IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

Komisja Infrastruktury

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ Podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2540) (nr 2)

z dnia 4 października 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2540) (nr 2)

4 października 2022 r.

Podkomisja nadzwyczajna do rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2540), obradująca pod przewodnictwem posła **Piotra Króla (PiS)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2540).

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Jan Urbanowicz** dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wraz ze współpracownikami, **Michał Mostowski** p.o. zastępca głównego inspektora transportu drogowego wraz ze współpracownikami, **Anna Siennicka** naczelnik wydziału w Departamencie Zarządzania Systemami Kancelarii Prezesa Rady Ministrów wraz ze współpracownikami, **Maria Rainczuk** specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Paweł Dziedziak** kierownik zakładu procesów diagnostyczno-obsługowych Instytutu Transportu Samochodowego wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Kubalski** zastępca dyrektora biura Związku Powiatów Polskich wraz ze współpracownikami, **Cezary Droszcz** prezes Polskiego Związku Motorowego, **Adam Małyszko** prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS, **Maciej Szymajda** prezes Stowarzyszenia Komisów, **Paweł Tuzinek** prezes Związku Dealerów Samochodów, **Waldemar Witek** prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych wraz ze współpracownikami, **Marcin Barankiewicz** prezes zarządu Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów wraz ze współpracownikami, **Rafał Sosnowski** prezes zarządu Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej, **Kazimierz Zbylut** prezes zarządu Związku Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów, **Artur Sałata** wiceprezes zarządu Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP, **Michał Wekiera** dyrektor wykonawczy w Polskim Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, **Piotr Litwiński** przewodniczący Zarządu Głównego Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego, **Jacek Mizak** członek Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych, **Karol Mórawski** członek Fundacji Recyklingu Rewitalizacyjnego oraz **Piotr Pszczółkowski** członek stowarzyszenia Club Antycznych Automobili i Rajdów CAAR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Łukasz Grabarczyk** i **Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Otwieram posiedzenie podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2540). Witam panie posłanki, panów posłów. Witam również zaproszonych gości. Witam pana ministra Rafała Webera wraz ze współpracownikami. Stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie rozpatrzenie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2540). Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Wobec niezgłoszenia wniosków do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie.

W związku z dużym zainteresowaniem przedmiotowym projektem ustawy ze strony społecznej oraz wcześniejszymi ustaleniami proponuję najpierw przeprowadzić dyskusję ogólną nad projektem. Czy ktoś z państwa posłów jest przeciwny takiej propozycji? Nie widzę.

Otwieram dyskusję. Będę prosił o zabranie głosu. Jeżeli państwo pozwolą, dwa słowa wprowadzenia ode mnie. Z punktu widzenia gospodarzy troszeczkę nieszczęśliwie się złożyło, że na pierwszym posiedzeniu Komisji Infrastruktury była duża państwa reprezentacja. Być może można było przeprowadzić to trochę inaczej. Z racji na to, żeby nikt z państwa nie poczuł się poszkodowany albo nie miał poczucia, że nie mógł zabrać głosu, dzisiaj, na pierwszym posiedzeniu, przeprowadzimy dyskusję ogólną. Jedyne, o co proszę, to to, żeby odnosić się do projektu ustawy, z którym mieliście państwo do czynienia, bo nie każdy członek podkomisji musi znać każdy detal i specyfikę tej pracy.

Jedna techniczna uwaga. Z racji transparentności każdą osobę bardzo proszę o to, żeby przed zabraniem głosu przedstawiała się. Mikrofon jest włączony i działa wtedy, kiedy widzicie na nim państwo czerwone światełko. Bardzo proszę. Czy pan minister chciałby jeszcze mieć głos wprowadzający na początek? Potem udzielalibyśmy głosu ekspertom. Panie ministrze?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Panie przewodniczący, mogę pod warunkiem, że jest prezentacja, którą miałem przygotowaną na posiedzenie Komisji.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Sekretariat sygnalizuje, że już z nią walczy.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

To może jak będzie gotowa. Może teraz nie traćmy czasu. Może faktycznie niech branża będzie pierwsza.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

W takim razie jak sekretariat… Czy jesteśmy w stanie powiedzieć, kiedy będziemy mieli prezentację? Minuta, dwie, tak? Panie ministrze, to najlogiczniej będzie, żebyśmy zaczęli w taki sposób, żeby to pan zabrał głos jako pierwszy. Państwa ekspertów jeszcze raz przepraszam za falstart na naszym pierwszym posiedzeniu Komisji. Dzisiaj każdy z państwa, kto będzie chciał zabrać głos, go zabierze.

Z technicznego punktu widzenia powiem tylko, żeby bardzo skupiać się na projekcie. Po prezentacji pana ministra wyznaczymy sobie jakiś czas, żeby każdy miał taki sam czas do zabrania głosu. Czy taka formuła państwu ekspertom i państwu posłom odpowiada? Nie widzę werbalnych i niewerbalnych oznak protestu, więc chyba została ona przyjęta.

Zwracam się teraz do sekretariatu. Jak tam z naszą prezentacją?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Mogę rozpocząć, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Tak? To oddaję głos panu ministrowi, a sekretariat proszę, żebyśmy odpalili tę prezentację w międzyczasie.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, zacznę od tego, czego na prezentacji nie ma. Prezentacja powstała po dyskusji na sali sejmowej, gdzie padło wiele nieprawd w stosunku do projektu ustawy. Prezentacja ta ma w wizualny sposób przedstawić, jak wyglądają szczególnie dane statystyczne związane z zagadnieniem stacji kontroli pojazdów i badań technicznych w Polsce.

W pierwszym zdaniu powiem natomiast o tym, czy ten projekt ustawy różni się od tego z poprzedniej kadencji, bo szczególnie państwo posłowie z opozycji próbowali

postawić znak równości między projektem, nad którym pracujemy dzisiaj, a tym, który był przedmiotem prac sejmowych w 2018 r., ale to ocena, która nie ma racji bytu. Różnic jest bardzo wiele. Zasadnicze za chwilę wymienię. Różnice te spowodowały, że obecny projekt otrzymał pozytywną opinię Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, a to ważny argument, bo, co by nie powiedzieć, KWRiST bardzo surowo ocenia rządowe projekty, szczególnie kiedy wpływają na prace czy zakres działalności samorządu, a ten projekt wpływa na to bezpośrednio.

Również rzecznik małych i średnich przedsiębiorców ocenia obecny projekt ustawy w sposób inny niż ten, który był przedmiotem prac Sejmu w 2018 r. Nie ma co ukrywać, że branża, szczególnie państwo reprezentujący stacje kontroli pojazdów, wykorzystywali rzecznika do tego, żeby przedstawiać swój punkt widzenia, i bardzo dobrze, od tego rzecznik małych i średnich przedsiębiorców jest. Zorganizowanych zostało wiele spotkań, czy to stacjonarnych, jeszcze jak nie było COVID-u czy w międzyczasie COVID-u, czyli w okresie letnim w 2020 r., czy to w trybie stacjonarnym, właśnie z udziałem rzecznika MŚP. Tutaj również rzecznik wykazywał swoją aktywność. Wprost mówi, że jego opinia do tego projektu jest inna niż do tego z 2018 r. Dwa najważniejsze organy z punktu widzenia obiektywnego badania czy obiektywnej oceny tego projektu ustawy wyraziły się więc o nim w sposób pozytywny.

Jakie są zasadnicze różnice między tymi projektami? Oczywiście te mniejsze, ale też ważne, wyjdą w trakcie dyskusji, natomiast te zasadnicze są takie. W tym projekcie ustawy nie ma opłaty, która była w projekcie ustawy z 2018 r., czyli 3,5 zł od każdego badania, aby sfinansować system kontroli badań technicznych. W tej chwili nasze rozwiązanie, jeżeli chodzi o finansowanie, jest inne. Chcemy wykorzystać tych, którzy przyjeżdżają z pojazdami do kontroli po terminie co najmniej 30-dniowym, tak że jest miesiąc, w którym od momentu daty badania podwójna opłata nie będzie pobierana. Jeżeli natomiast już będzie pobierana po ponad miesiącu spóźnienia, to będzie ona trafiała na konto Transportowego Dozoru Technicznego po to, aby finansować system nadzoru nad badaniami technicznymi oraz rekontroli badań technicznych. Jeżeli ta opłata na to nie wystarczy, na co gorąco liczę, bo mamy nadzieję na to, że właściciele pojazdów będą zmobilizowani na tyle, że będą przyjeżdżali badać swoje pojazdy o czasie, czyli będą wypełniali swój prawny obowiązek, to wtedy w grę będzie wchodził budżet państwa.

Jeszcze raz powtarzam. Mam nadzieję, że tych, którzy spóźniają się z badaniem co najmniej 30 dni, będzie niewielu. Wtedy właśnie w grę wchodzi finansowanie z budżetu państwa, tak że nie obciążamy dodatkową opłatą tych, którzy przyjeżdżają kontrolować stan techniczny swojego pojazdu o czasie.

Zmiana numer dwa to pozostawienie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów w gestii starostw. Tu nic się nie zmienia. To była dosyć spora kość niezgody, jeśli chodzi o porównanie ustawy z poprzedniej kadencji do tego projektu. TDT przejmie obowiązek kontroli badań technicznych, natomiast nie stacji kontroli pojazdów jako działalności gospodarczej, która jest prowadzona.

Kolejna ważna zmiana, o którą zabiegał rzecznik MŚP, to pełne stosowanie prawa przedsiębiorców. To również zostało zagwarantowane tym projektem ustawy.

Kolejna zmiana to tym razem zmiana dla właścicieli pojazdów. Taki pojazd można zbadać 30 dni przed terminem badania, jak i 30 dni po terminie badania, a kolejnym terminem badania będzie ten pierwotny, z dowodu rejestracyjnego. Da to dużą elastyczność, jeżeli akurat na dzień 31 lipca ktoś nie będzie obecny w miejscu zamieszkania, np. wyjedzie na dwutygodniowe wakacje i zahaczy o ten termin, to będzie mógł swobodnie, bez żadnego uszczerbku zbadać pojazd przed wyjazdem. Kolejne badanie będzie 31 lipca kolejnego roku. Podobnie będzie, jeżeli dotrze na stację kontroli pojazdów do 30 sierpnia. Wtedy nie będzie oczywiście ponosił podwójnej opłaty, natomiast podejmie ryzyko takie samo jak w chwili obecnej, czyli ryzyko poruszania się pojazdem, który nie jest do tego dopuszczony, a tutaj wchodzą już przepisy Kodeksu wykroczeń i konsekwencje, które są w obecnych przepisach prawa, tak że tego nie zmieniamy, natomiast dajemy możliwość kolejnego badania po tym przeprowadzonym z datą 31 lipca następnego roku.

Kolejna sprawa, która w tej ustawie jest inna w porównaniu do tej wcześniejszej, to egzamin na diagnostów. Naszą decyzją egzaminy te będą odbywały się w ITS-ie, czyli w Instytucie Transportu Samochodowego.

Kolejna bardzo istotna zmiana jest taka, że uściśliliśmy katalog…

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Panie ministrze, prezentacja ta składa się z więcej niż jednego slajdu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak, ale tamte będą szybsze.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Okej. Przepraszam bardzo. Ciągle jest ten sam i zwątpiłem.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Uściśliliśmy katalog rażących naruszeń, żeby sprecyzować, czym one są i jak wygląda kwestia odniesienia się właśnie do rażących naruszeń.

Kolejna sprawa, którą chcę poruszyć – o tym też była mowa podczas pierwszego czytania – to zestawienie liczby poświadczeń dla stacji kontroli pojazdów wydanych przez dyrektora TDT w ujęciu 18-letnim. Niemalże przez wszystkie te lata mamy do czynienia ze wzrostem istniejących stacji kontroli pojazdów. Oczywiście są pojedyncze lata, w których mamy spadek, np. między 2009 r. a 2010 r., między 2010 r. a 2011 r. albo między 2019 r. a 2020 r., natomiast zgodnie z liczbą poświadczeń wydanych w 2022 r. mamy rekordową liczbę stacji kontroli pojazdów: 5415. Odnoszę to do kondycji finansowej i do tego, czy ten interes jest opłacalny, czy nie jest opłacalny. W mojej ocenie, skoro nadal tworzone są stacje kontroli pojazdów, skoro przedsiębiorcy nadal ubiegają się o wydawanie poświadczeń, czyli chcą prowadzić tę działalność gospodarczą, chyba widzą w tym szansę zarobku i na tej bazie podejmują swoje decyzje.

Kolejny slajd to liczba pojazdów bez ważnych badań technicznych w poszczególnych latach. Jest to na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów. Widzimy, że jest przestrzał między 2017 r. a 2022 r., między 7700 tys. a 6900 tys. Według tych danych w chwili obecnej 7700 tys. pojazdów nie posiada ważnych badań technicznych. Pytanie zasadnicze jest o to, czy są to pojazdy wykorzystywane, czy są to pojazdy użytkowane, czy po prostu nie są wyrejestrowane i cały czas widnieją w CEP-ie. Myślę, że częściową odpowiedź na to pytanie da jeden z kolejnych slajdów czy jedna z kolejnych informacji, w której pokażemy różnice między pojazdami zarejestrowanymi a ubezpieczonymi, czyli takimi, na które właściciel opłaca składki ubezpieczenia pojazdu.

Szanowni państwo, ten slajd służy temu, aby pokazać, że mimo wszystko mamy jakąś dziurę i że pojazdów, które powinny podlegać kontroli, powinny podlegać badaniom, jest zdecydowanie więcej. Wszyscy musimy uczynić to, co możliwe, aby samochody te trafiały na stacje kontroli pojazdów, bo chodzi o bezpieczeństwo. Będzie bezpieczniej na drogach, a dla samych właścicieli stacji kontroli pojazdów jest to szansa na dodatkowy przychód, na większe wpływy i na ustabilizowanie swojej sytuacji finansowej.

Czy mogę prosić o kolejny, czwarty, slajd? Na slajdzie numer cztery jest liczba pojazdów posiadających i nieposiadających ważność badań technicznych. Z aktualnych danych wynika, że 21 754 695 pojazdów posiada ważne badania techniczne, natomiast, jak było widać wcześniej, 7675 428 pojazdów takich badań technicznych nie posiada. To nieco ponad jedna czwarta wszystkich zarejestrowanych pojazdów. To dużo. W mojej ocenie to za dużo. Jeszcze raz ponawiam głos mówiący o tym, że zdecydowana większość pojazdów, które nie są badane, powinna takiemu badaniu zostać poddana.

Czy mogę prosić o kolejny slajd? Kolejny slajd to dane ITD w zakresie wyników kontroli stanu technicznego z wykorzystaniem mobilnych jednostek diagnostycznych w latach 2017–2022. Staramy się uzbrajać ITD w profesjonalny sprzęt, który służy do badania stanu technicznego pojazdów na drogach. Oczywiście w głównej mierze chodzi o pojazdy ciężkie, powyżej 7,5 tony. Na tym slajdzie widać, ile tych pojazdów w ujęciu rocznym zostało przebadanych i ile takich pojazdów – to kolor czerwony – było na tyle niesprawnych, że zatrzymano na nie dowody rejestracyjne.

Ostatni rok, bieżący, to ok. 700 kontroli, z czego 37% zakończyło się zatrzymaniem dowodu rejestracyjnego, ale rok wcześniejszy, 2021 r., to nieco ponad 700 kontroli, z czego aż 54% zakończyło się zatrzymaniem dowodu rejestracyjnego. W 2020 r. 47% kontroli zakończyło się zatrzymaniem dowodu rejestracyjnego. W 2019 r. to 36%, w 2018 r. to 37%, w 2019 r. to 47%, tak że znaczny odsetek zatrzymywanych i kontrolowanych przez mobilne jednostki diagnostyczne pojazdów jest usterkowany na tyle, że należy zatrzymać dowód rejestracyjny pojazdu. Zdaję sobie sprawę, że sama skala tych badań, sama liczba poddawanych badaniom pojazdów nie jest duża, natomiast trzeba przyznać, że inspektorzy mają oko. Jeżeli już typują jakiś pojazd do szczegółowej kontroli przez mobilną jednostkę diagnostyczną, to ten procent: od 55% do 37% w ciągu ostatnich sześciu lat, pokazuje, że panowie i panie inspektorzy są skuteczni.

Czy mogę prosić o kolejny slajd? To już jest informacja szersza: całkowita liczba kontroli stanu technicznego pojazdów i zespołu pojazdów realizowanych przez ITD. W ujęciu procentowym dane są już lepsze, bo ten przedział jest od 2,8% zatrzymanych dowodów rejestracyjnych w 2021 r. do 3,8% w 2018 r. To zdecydowanie mniej, jeżeli popatrzymy na ujęcie procentowe, natomiast jeżeli chodzi o ujęcie w liczbie nominalnej, to jest to ponad 10 tys. w 2018 r., ponad 9,5 tys. w 2018 r., ponad 6 tys. w 2019 r., ponad 8 tys. w 2020 r. i ponad 6 tys. w 2021 r.

Czy mogę prosić o kolejny slajd? Może już go nie być. Przeczytam. Liczba pojazdów bez ważnego ubezpieczenia OC: początek 2022 r. czy w ogóle 2022 r. to 3800 tys. pojazdów, które nie posiadają ubezpieczenia OC. Jest to połowa z tych, które nie posiadają badania technicznego. W drugą stronę: połowa pojazdów, które posiadają ubezpieczenie, nie posiada ważnego badania technicznego. Jest więc pytanie, czy ktoś, kto ubezpiecza pojazd, robi to po to, aby nie był on użytkowany. W mojej ocenie można wycofać…

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:

Musi! Bo musi! Człowieku, jest taki obowiązek!

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Obowiązek badania technicznego też jest. Właśnie o to chodzi, szanowni państwo.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:

To durny argument.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Bardzo prosiłbym pana posła.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Halo.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dlaczego ubezpiecza, a nie przeprowadza badania technicznego?

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:

Bo musi!

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Proszę pana, czy może się pan opamiętać? Halo, proszę pana, czy może się pan opamiętać, panie pośle?

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:

A czy wy możecie się opamiętać przed okradaniem ludzi? Dlaczego muszę płacić składki za to, że nie jeżdżę samochodem, i po raz kolejny za badanie?

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Czy naprawdę ci ludzie przyjechali pół Polski, żeby oglądać te ataki?

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:

Tak, widocznie po to.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Nie sądzę. Bardzo bym pana prosił, żeby się pan uspokoił. Jest pan gościem tej podkomisji. Dziękuję bardzo.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeszcze raz powtarzam. Samochód można wycofać z użytkowania. Nie musi podlegać ubezpieczeniu…

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:

Nie można. Nie można, bo daliście… Niech pan nie kłamie, nie można.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Czy to będzie pierwsza podkomisja, na którą będziemy musieli poprosić Straż Marszałkowską? Czy naprawdę po to się tu zebraliśmy? Wzywam pana do tego, żeby się pan opamiętał. Dziękuję bardzo.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:

Proszę nie kłamać.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeszcze raz powtarzam. Samochód można wycofać z użytkowania pod pewnymi warunkami.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:

A jak ich nie spełnia?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeszcze raz powtarzam. Samochód można wycofać z użytkowania pod pewnymi warunkami i jest obowiązek tak samo ubezpieczenia, jak przeprowadzania badania technicznego. Taki sam obowiązek dotyczy jednej i drugiej sytuacji. Jeżeli mamy lukę wynoszącą 3700 tys. pojazdów, to ta luka z czegoś wynika. W mojej ocenie wynika z tego, że jednak większość ludzi ubezpiecza pojazdy, wykorzystuje je, a nie przeprowadza już badań technicznych. W mojej ocenie ta dziura jest tutaj bardzo duża. Ustawa ta ma tę dziurę po części zniwelować.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, tyle, jeżeli chodzi o wyjaśnienia czy odniesienie się do argumentów, które padały podczas pierwszego czytania. Oczywiście wejdziemy w szczegóły tej ustawy i dzisiaj, chociaż dzisiaj, z tego, co pan przewodniczący przekazywał, ma odbyć się debata ogólna, więc następnie, na kolejnym posiedzeniu podkomisji, będzie obrabianie projektu ustawy artykuł po artykule, ale, jak mówię, jesteśmy gotowi do jednej i do drugiej pracy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Bardzo dziękuję. Otwieram dyskusję i proszę o zabranie głosu. W związku z tym, że miałem moralny dylemat po pierwszym posiedzeniu, gdy znacząca grupa państwa przyjechała, a nie mogła zabrać głosu, bardzo zależy mi na tym i chciałem zadeklarować, że każdy z państwa będzie mógł zabrać głos. Bardzo prosiłbym natomiast o zrozumienie. Grupa ekspertów, która się pojawiła, jest znacząca, więc wyznaczę np. trzy minuty na wypowiedź i prosiłbym, aby odnosić się do tego projektu ustawy, żeby podkomisja zebrała jak najwięcej merytorycznych argumentów z państwa strony. Wszystkie osoby strony społecznej bardzo proszę o przestrzeganie tej zasady. Po włączeniu mikrofonu proszę najpierw się przedstawić, bo jest to istotne z punktu widzenia protokołu. Będę przyjmował zgłoszenia przez podniesienie ręki.

Teraz jest pytanie do państwa posłów. Czy najpierw wysłuchalibyśmy ekspertów?

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050) – spoza składu podkomisji:

Ja formalnie.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

To bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050) – spoza składu podkomisji:

Panie przewodniczący, jest prośba, żeby jednak ten czas… Państwo jechali naprawdę z drugiego końca Polski.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Jaka jest propozycja?

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050) – spoza składu podkomisji:

Minimum pięć minut. Naprawdę mamy czas.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Szybko liczyłem sobie, jak mamy salę, ale bardzo prosiłbym, żebyśmy jednak uszanowali to, że ostatni głos będzie tak samo istotny jak pierwszy.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

To może po dwa głosy. Będę wskazywał: tutaj panowie, a potem z prawej strony. Bardzo proszę: mikrofon i proszę się przedstawić.

Członek stowarzyszenia Club Antycznych Automobili i Rajdów CAAR Piotr Pszczółkowski:

Piotr Pszczółkowski, stowarzyszenie CAAR, czyli Club Antycznych Automobili i Rajdów. Przede wszystkim zgłaszamy jedną, bardzo istotną kwestię. W ustawie zmieniającej ustawę – Prawo o ruchu drogowym następuje zmiana definicji pojazdu zabytkowego, a definicja ta dotyczy nie tylko Prawa o ruchu drogowym, ale ma także odniesienie do ustawy o opłatach i podatkach lokalnych, ustawy o Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, a także o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

To w tym przypadku, aby stan taki… Nie chodzi o kwestię związaną z ustawą – Prawo o ruchu drogowym, ale o tamte ustawy. Mielibyśmy więc sytuację taką, że gdyby np. Papamobile papieża Franciszka czy „Bestia" Obamy były przekazane do muzeum i byłyby tam eksponatem, trzeba byłoby płacić za taki pojazd zarówno podatek od środków transportowych, jak i OC, a jeżeli pojazd ten trafiłby do recyklingu, wtedy tego pojazdu nie można byłoby odzyskać.

Dlatego mamy dwie wersje, dwie propozycje: jedną, tzw. minimalną i drugą, troszeczkę bardziej rozszerzoną. Minimalna dotyczy tego, żeby, tak jak w pierwotnej ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, pojazd wpisany do inwentarza muzealiów zgodnie z przepisami dotyczącymi ewidencjonowania dóbr kultury w muzeach był w przepisach przejściowych, ewentualnie końcowych, tak, że ten punkt dodaje się do ustawy o opłatach i podatkach lokalnych, ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych i ustawy o recyklingu, ponieważ zmieniając tę ustawę, następuje wykreślenie tego punktu.

Ponadto, ponieważ byłyby pewne różnice w porównaniu z tym, co jest obecnie, i tym, co będzie, jeżeli projekt zostanie przyjęty i nastąpi zmiana definicji pojazdu zabytkowego, należałoby dookreślić w tamtych ustawach, nawet z punktu widzenia praktycznego, aby zarówno podmioty, które dokonują kontroli, jak chociażby Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny… żeby była jasna sytuacja określenia „zabytkowego", czyli wpisanego do rejestru lub znajdującego się w wojewódzkiej ewidencji zabytków, i aby reszta punktów pozostała bez zmian, tak samo ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, o Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

Jeszcze jedno ważne wyjaśnienie. Zgodnie z ustawą o ochronie i opiece nad zabytkami pojazd nie może być jednocześnie w rejestrze zabytków, a także znajdować się w rejestrze muzealiów, bo jeżeli nawet się znajduje, gdzieś musi zostać wykreślony. To właśnie w tejże ustawie, ustawie o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, w art. 11 i w art. 13 jest to w wyraźny sposób wskazane. Dlatego bardzo prosilibyśmy o uwzględnienie podczas prac legislacyjnych tej konkretnej zmiany, jeżeli będzie zmieniana definicja pojazdu zabytkowego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, czy będzie pan sobie życzył odpowiadać na bieżąco, czy po kilku pytaniach? Jaką przyjmujemy formułę?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

W sekwencji trzech pytań, trzech wypowiedzi, bo to niekoniecznie muszą być pytania.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dobrze, okej. Bardzo proszę. Proszę pamiętać o przedstawianiu się i o włączaniu mikrofonu.

Członek Fundacji Recyklingu Rewitalizacyjnego Karol Mórawski:

Karol Mórawski, Fundacja Recyklingu Rewitalizacyjnego. Proszę państwa, chcę poruszyć temat dosyć ogólny, ponieważ już w prezentacji pojawiały się pewne niedopowiedzenia, które skutkują właśnie takim, a nie innym podejściem, według nas błędnym.

Zacznijmy od tego: zestawienie pojazdów zarejestrowanych i zestawienie pojazdów z aktualnymi badaniami technicznymi. Proszę państwa, w 1997 r. przegłosowano przepisy, które mówią o tym, że pojazd nieeksploatowany nie może tak po prostu zostać wyrejestrowany. Wyrejestrowaniu podlega tylko wtedy, kiedy idzie na złom, kiedy jest ukradziony albo kiedy jest sprzedawany za granicę, te trzy przypadki są ogólne, albo kiedy zostaje utracony w wyniku jakiegoś kataklizmu, np. utonie, porwie go rzeka, nie można go ustalić. To są te przypadki, kiedy może być wyrejestrowany.

Proszę państwa, zrozumiałe jest to, że chcemy zapobiegać porzucaniu wraków. Zresztą przepis, o którym mówię, czyli ograniczenie wyrejestrowania od jego złomowania, zawiera się również w dyrektywie unijnej, tzw. wrakowej. Jest to zrozumiałe, natomiast nie możemy teraz dążyć do sytuacji, kiedy wzorem słusznie minionego ustroju doprowadzimy do tego, że własność zredukujemy tylko do korzystania z przedmiotów w sposób nadany przez producenta.

Proszę państwa, wśród milionów wymienionych pojazdów mogą być różne sytuacje. Może być hobbysta, który ma kilka lub kilkanaście motocykli, niekoniecznie zabytkowych, jeździ jednym, jeździ dwoma, reszta sobie stoi. Raz na jakiś czas przewiezie na stację kontroli pojazdów i zrobi badanie, a może w ogóle z nich nie korzystać.

Proszę państwa, jeżeli będziemy dążyli w tym kierunku, to zestawienie to wygląda tak, jakbyśmy zestawili liczbę absolwentów szkół gastronomicznych i liczbę książeczek sanepidu i powiedzieli: „Proszę państwa, w kraju jest 500 tys. absolwentów szkół gastronomicznych, 400 tys. ma książeczki sanepidu, 100 tys. truje, zaraża ludzi w restauracjach". Nie, bo w tych 100 tys. mogą być ludzie, którzy w danej chwili w ogóle nie pracują w gastronomii. To samo jest w tym przypadku.

Chcę tylko przypomnieć, że po pierwsze powoływanie się na dyrektywę unijną nie ma tu zastosowania, ponieważ w dyrektywie 2014/45/UE, którą ta ustawa ma wdrażać, w motywie 18. jest wyraźnie napisane: „Pojazdy użytkowane na drogach publicznych muszą być zdatne do ruchu drogowego w momencie ich eksploatacji". Później, w art. 9 ust. 3, jest wyraźnie napisane, że jedyną konsekwencją stwierdzenia usterek niebezpiecznych, czyli tych, które zagrażają w ruchu drogowym, jest niedopuszczenie pojazdu do ruchu do czasu usunięcia uszkodzeń. Dyrektywa nie mówi ani czy mają w ogóle usunięte uszkodzenia, ani kiedy.

Proszę państwa, jak mówimy, to są różne sytuacje. To są czynniki losowe, to są nietypowe samochody, które znajdują się na drogach. Nieraz części do takiego samochodu szuka się latami. Jak mówię, to są ludzie, którzy sobie powiedzieli… To starszy pan, który już nie jeździ, ma garaż i mówi sobie: tego ostatniego Uniaka będę sobie trzymał do końca życia i nie będę nim jeździł. Po co zmuszać ludzi do wykonywania badań? Zwłaszcza że art. 66 Prawa o ruchu drogowym w Polsce wyraźnie precyzuje kryteria dopuszczenia do ruchu, jaki pojazd ma spełniać. Mamy wyraźnie napisane: pojazd uczestniczący w ruchu. Skoro więc poszliśmy w tym kierunku, że pojazdy wyrejestrowane są w szczególnych okolicznościach…

Tu nawiążę do tego, co mówił pan minister. To nie jest prawda, że można sobie wyrejestrować, bo się chce. Nie, czasowe wycofanie z ruchu dotyczy tylko szkód istotnych, kiedy mamy udokumentowane zniszczenie pojazdu i tylko na czas odbudowy. Jak mówię,

jeżeli chcemy iść w kierunku zgodnym raczej z duchem słusznie minionego ustroju, gdzie mówimy tylko o tym, że masz prawo posiadać tylko to, z czego korzystasz, i wykorzystywać to tylko w tym celu, w jakim wymyślił to producent, to okej, ale chyba nie o to chodzi. Chyba chodzi o poszanowanie art. 21 konstytucji w sprawie ochrony własności, art. 64 konstytucji w sprawie prawa własności. W związku z tym uważam, że nakładanie karnych opłat i filozofia, że trzeba karać tych, którzy przeprowadzają badanie tych pojazdów po terminie… Należy zastanowić się, co to znaczy „po terminie". Jeżeli ktoś pięć lat nie korzystał z motocykla, wyremontował go, wprowadza z powrotem do ruchu, to czy możemy mówić o terminie i o jakimś spóźnieniu? Nie, ponieważ ten motocykl nie jeździł. Dla kogo stanowił zagrożenie? Dla myszy w stodole? W związku z tym taka jest propozycja.

Chcę jeszcze powiedzieć, że okej, zgadza się, w systemie niemieckim też jest taka opłata, ale jest ona inaczej skonstruowana. Tam nie jest to sankcja. Tam mamy po prostu dodatkowe czynności, bo zakłada się, że pojazd, który kilka lat stał w ogóle nie używany, z którym nic się nie działo, może wymagać np. chemicznego zbadania płynu hamulcowego i tego, czy odpowiada on walorom stosowanym w tych układach. Z tym mógłbym się zgodzić, natomiast nie mogę zgodzić się z karą za korzystanie z uprawnień konstytucyjnych. Chciałbym, żeby w dalszej dyskusji kwestia ta była brana pod uwagę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Bardzo panu dziękuję. Poproszę pana i następnie, bo to będzie trzeci głos, będzie odpowiedź pana ministra.

Wiceprezes zarządu Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP Artur Sałata:

Artur Sałata, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji z Krosna. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo jako stowarzyszenie negatywnie oceniamy przedmiotowy projekt, ponieważ polskie prawodawstwo w bardzo wielu aspektach spełnia wymagania wynikające z dyrektywy. Tak naprawdę natomiast jedynie niektóre elementy dotyczące przedmiotowej dyrektywy obecnie nie są wdrożone. Naszym zdaniem nie należy pod przykrywką jej wdrożenia wprowadzać tak daleko idących zmian i restrykcji związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów.

Projektowane zmiany mogą doprowadzić przede wszystkim do bankructwa wielu podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów z uwagi na wprowadzane nowe rozwiązania, które z dnia na dzień mogą doprowadzić do ich zamknięcia. Przykładem może być projektowany art. 83k ust. 17, zakładający, iż w momencie przywrócenia i cofnięcia uprawnień diagnosty decyzje administracyjne podlegają natychmiastowemu wykonaniu. O ile jednak przywrócenie uprawnień nie jest kontrowersyjne, o tyle inaczej jest z zawieszeniem i cofaniem uprawnień, co wynika z braku możliwości obrony diagnosty, który uważa, że żadnego błędu nie popełnił. Błędna interpretacja osoby kontrolującej z ramienia TDT może zatem doprowadzić do cofnięcia uprawnień niewinnemu diagnoście, a takie sytuacje już się zdarzały. Przykładem mogą być różne wyroki sądów administracyjnych.

Konsekwencją takiego przepisu w połączeniu z projektowaną zmianą w art. 83a ust. 6 pkt 6, która wskazuje, że przedsiębiorca ma obowiązek zatrudniać przynajmniej dwóch diagnostów, byłoby natychmiastowe zaprzestanie działalności w przypadku zatrudnienia przez przedsiębiorcę tylko dwóch diagnostów. Byłby to dramat dla wielu osób, a przecież nie takie powinny być intencje strony rządowej.

Kontrowersyjnych zmian jest dużo więcej, jak na przykład: dualizm w zakresie prowadzenia nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów i diagnostami; ciągłe i nieustanne kontrolowanie diagnostów przeprowadzających badania techniczne na poziomie powyżej 58 tys. kontroli rocznie; nakładanie kar na przedsiębiorców do 10 tys. i diagnostów do 2 tys. kontroli rocznie, w tym kontrowersyjne karanie związane z dostępem do danych Centralnej Ewidencji Pojazdów, gdy prowadzący stację kontroli pojazdów, jak i diagnosta samochodowy nie są w stanie przewidzieć, czy i kiedy będą w stanie spełnić podany warunek wynikający z delegacji ustawowej; stworzenie dla właściciela,

posiadacza pojazdu możliwości odwoławczej od przeprowadzonego badania technicznego. Należy uwzględnić sytuację, że nawet w ciągu kilku godzin od przeprowadzenia badania technicznego pojazd można naprawić, aby ponownie rzetelnie ocenić jego stan techniczny. Pojazd powinien być unieruchomiony, aby uniemożliwić jego właścicielowi ewentualne naprawy.

Jest to też np. nałożenie na właścicieli stacji kontroli pojazdów obowiązków dodatkowych, w tym pełnienie roli pośrednika pomiędzy właścicielem i posiadaczem pojazdu a Transportowym Dozorem Technicznym poprzez pobieranie opłat za przeprowadzenie pojazdu na badanie techniczne po terminie, a później przekazywanie tych należności do TDT, czy dodatkowo fotografowanie pojazdów podczas każdego badania technicznego, co wiąże się z kolejnymi kosztami dla właścicieli stacji związanymi np. z zakupem aparatów fotograficznych, dysków zewnętrznych do przechowywania zdjęć.

Tak zaprojektowane przepisy nie wpłyną na bezpieczeństwo ruchu drogowego, lecz na obawę wielu tysięcy osób o swój byt. Istnieje bardzo duże prawdopodobieństwo, iż wiele osób odejdzie z tego zawodu, a właściciele stacji diagnostycznych będą je zamykać.

Przedmiotowy projekt ustawy zawiera także propozycje sposobu karania diagnostów samochodowych, o co zabiegaliśmy od wielu lat. Wprowadza tzw. gradację kar i brak możliwości cofania uprawnień za zwykłe, oczywiste omyłki. Chciałbym tutaj przypomnieć, że zdarzały się takie sytuacje, że diagnosta samochodowy, który nie wyłapał różnicy pomiędzy stanem faktycznym a dowodem rejestracyjnym, mówimy tutaj o literówce w VIN-ie, miał cofane uprawnienia. Takich sytuacji było wiele.

Niemniej jednak ważne jest, aby przepisy wykonawcze do ustawy wprost, w sposób prawidłowy wskazywały zakres badania technicznego. Tutaj również istotna jest ustawa – Prawo o ruchu drogowym i art. 81 ust. 6, który mówi o czasach, jeżeli chodzi o przedstawianie pojazdów do badania technicznego. W tym miejscu chciałbym przypomnieć, że stanowiska strony rządowej czy Ministerstwa Infrastruktury były takie, że okresowe badanie techniczne można było wyznaczyć np. na kilka dni albo wręcz nawet na kilka godzin. Oczywiście nie wynika to z dyrektywy unijnej. Inne rozwiązania w dyrektywie unijnej są wskazane.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Jeżeli można, proszę zmierzać do *clou*.

Wiceprezes zarządu SIiTK RP Artur Sałata:

Tak. Dwie ostatnie informacje. Jako stowarzyszenie uważamy, że do przepisów, które mamy w projekcie, powinny być dodane dwa dodatkowe zapisy. To po pierwsze przepis, że diagnosta samochodowy podlega ochronie przysługującej funkcjonariuszom publicznym. Wymagałoby to jednak nowelizacji Kodeksu karnego. Przypomnę, że w świetle wyroku Sądu Najwyższego diagnosta samochodowy jest traktowany jako osoba pełniąca funkcję publiczną.

Po drugie z ustawy powinno wprost wynikać, iż w momencie uszkodzenia pojazdu w trakcie trwania badania technicznego, które przeprowadzone jest zgodnie z przepisami, odpowiedzialność za ewentualne szkody nie spoczywa na diagnoście samochodowym i podmiocie prowadzącym SKP. Właśnie tak skonstruowany przepis wpłynąłby mobilizująco na właścicieli pojazdów, aby przedstawiać na badania techniczne pojazdy sprawne. W momencie zaś gdy pojazd w trakcie przeprowadzanego badania technicznego uległby awarii, np. układ hamulcowy zostałby uszkodzony w momencie przeprowadzania pomiaru sił hamowania, wówczas użytkownik pojazdu nie miałby prawa dochodzić jakichkolwiek roszczeń od diagnosty samochodowego i właściciela stacji.

Na koniec chciałbym zaznaczyć jeszcze jedną rzecz. Jako pierwszy podmiot w Polsce składaliśmy na ręce pana premiera petycję związaną z urealnieniem ceny, jeżeli chodzi o cennik w stacjach kontroli pojazdów. Wielokrotnie interweniowaliśmy w tych sprawach. Liczymy jednak na to, że strona rządowa zauważy, że cena za badanie techniczne, która 18 lat temu wynosiła niecałe 100 zł, nadal jest taka sama i naprawdę powinna być dawno temu zmieniona. Jeżeli tak się nie stanie, wiele podmiotów po prostu zbankrutuje. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Oddaję głos panu ministrowi, żeby odniósł się do tych trzech głosów.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, zacznę od głosu ostatniego. Padło tutaj wiele informacji związanych z tym projektem. Uzasadnię, dlaczego na przykład – zresztą chyba już to zrobiłem – wprowadzamy dualizm, jeżeli chodzi o kontrole stacji kontroli pojazdów, a także o kontrole samych badań technicznych. Główny zarzut do projektu ustawy z 2018 r. był taki, że wszystkie kompetencje kontrolne kierujemy w ręce TDT. To był jeden z głównych argumentów, który z państwa strony, ze strony branży, był zarzutem w kierunku Ministerstwa Infrastruktury. Pan prezes Piotr Litwiński kiwa głową. Właśnie po to stworzyliśmy model dualizmu, żeby ten argument odrzucić. Stacje kontroli pojazdów jako działalności gospodarcze nadal będą nadzorowane przez starostwa powiatowe, a same badania techniczne przez TDT.

Pan prezes, który przed chwileczką zabierał głos, słusznie zwrócił uwagę na liczbę kontroli, które są oszacowane w OSR-ze, które ma przeprowadzić TDT. Nawet gdybym chciał od razu zbudować takie kompetencje, aby kontrole były powszechne i odbywały się niemal we wszystkich stacjach kontroli pojazdów, nie zrobiłbym tego, bo to nie jest możliwe. Nie jest możliwe, aby od razu, nawet w ciągu kilku lat, stworzyć taki system, aby objąć nim każdy podmiot, każdą firmę czy nawet każde badanie. Dopiero to rozpoczynamy. Do tej pory system taki nie był stworzony. Kontrole, które były prowadzone przez starostwa, w pewnym sensie były nieprecyzyjne. Wskazały na to również dwa raporty Najwyższej Izby Kontroli.

W kontekście kontroli samych badań technicznych można więc powiedzieć, że dopiero rozpoczynamy tę pracę. Tą ustawą dopiero rozpoczynamy tę pracę, a jeżeli ktoś wnikliwie czytał OSR, ten widzi, ile i w jakiej przestrzeni czasowej chcemy tam zatrudnić ludzi, którzy będą się tym zajmowali. Nie będziemy w stanie, stety albo niestety, dla niektórych stety, dla niektórych niestety, od razu objąć tym systemem wszystkie stacje kontroli pojazdów.

Kolejna sprawa to fotografowanie. W pierwotnym projekcie były przecież kamery na każdej stacji, żeby nagrać samochód, który wjeżdża na rolki, na badania techniczne. Kamer nie ma, są dwie fotografie: jedna pojazdu z numerem rejestracyjnym, druga licznika. Do tego zeszliśmy właśnie w konsultacjach z branżą, uznając, że z jednej strony będzie to dowód na to, że samochód stał na rolkach, z drugiej strony zostanie sfotografowany drogomierz. Na tym etapie to wystarczy. Nie jest to zbyt duży, zbyt wielki wysiłek.

Jeżeli chodzi o rygor natychmiastowej wykonalności, jeżeli chodzi o cofanie uprawnień diagnosty, tutaj argument jest zasadny. Myślę, że na kolejnym posiedzeniu podkomisji przygotowana zostanie poprawka, która tą sferą w odpowiedni sposób zarządzi. Faktycznie, natychmiastowa wykonalność, jeżeli chodzi o kwestie cofania uprawnień diagnostów, być może jest nadmiarowa, choć należy przypomnieć, za co te uprawnienia miały być cofane: za rażące naruszenie swoich obowiązków. Jeszcze raz powtarzam: enumeratywne wymienienie w tym projekcie ustawy i mocno uszczegóławiająca praca odbywały się wspólnie z branżą, tak że nie jest tak, że jest cofanie za byle co, za pierwsze lepsze przewinienie, tylko za te rzeczy, które naprawdę wpływają na dopuszczenie pojazdu, który nie powinien być użytkowany na drodze. To, jeżeli chodzi o wypowiedź numer trzy.

Jeżeli chodzi o wypowiedź numer jeden, czyli pojazdy zabytkowe, tutaj główny argument, mówiący o tym, że też w tej sferze pewne elementy musimy pozmieniać, wynika wprost z dyrektywy, ale o szczegóły poproszę panią dyrektor Renatę Rychter. Bardzo proszę, pani dyrektor, o dosłownie kilka zdań, jeżeli chodzi o pojazdy zabytkowe.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Renata Rychter:

Szanowna Komisjo, podkomisjo, szanowni państwo, odnosząc się do definicji pojazdu zabytkowego, powiem, że zmieniane brzmienie art. 2 pkt 39 rzeczywiście ma na celu wdrożenie dyrektywy unijnej, a dokładnie definicji legalnej z art. 3 pkt 7, gdzie mowa jest o pojeździe historycznym. Zgodnie z tą definicją, jak zapewne część z państwa doskonale

wie, warunki, które nakłada dyrektywa unijna, muszą być spełnione kumulatywnie, łącznie. To m.in. kryterium wiekowe: 30 lat.

Oczywiście trafiają do nas argumenty przedstawione przez szanownego pana w kontekście oddziaływania zmiany tej definicji na inne ustawy, ponieważ m.in. w ustawie, która ustanawia podatek od środków transportu, jest odesłanie w zakresie pojazdu zabytkowego do definicji, o której mowa w przepisach ustawy – Prawo o ruchu drogowym. W związku z tym z pewnością przeanalizujemy konieczność ewentualnych doprecyzowań w tych ustawach, żeby zmiana nowelizacji pojazdu zabytkowego nie powodowała konieczności powstania nowych obowiązków podatkowych w tym zakresie.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękujemy bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Przechodzimy do kolejnej… Wiecie co, panowie? Wygląda na to, że chyba każdy będzie chciał zabrać głos. Może będziemy jechać po kolei? Może być? To bardzo proszę. Niestety większości panów nie znam z nazwiska. Pan po prawej stronie, potem pan podnoszący rękę i pan w szarej koszuli, w takiej kolejności bardzo proszę.

Prezes zarządu Związku Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów Kazimierz Zbylut:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, wszyscy szanowni państwo, uczestnicy tego posiedzenia Podkomisji, Kazimierz Zbylut. Mam zaszczyt reprezentować Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów i Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów.

Według wnioskodawców celem projektu ma być wykonanie prawa UE polegające na stworzeniu spójnego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów oraz działalnością stacji kontroli pojazdów, który ma zapewnić wysoki poziom badań technicznych i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także umożliwić sprawne reagowanie, eliminowanie i zapobieganie nieprawidłowościom związanym z przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów.

Gdyby tak było w istocie, projekt zawierałby tylko następujące elementy: wprowadzenie kilkutygodniowego marginesu elastyczności, w ramach którego przeprowadzane mają być okresowe badania zdatności do ruchu drogowego (jest to pkt 20 preambuły dyrektywy); wprowadzenie obowiązkowego szkolenia przypominającego lub egzaminu w celu uaktualnienia poziomu kwalifikacji i kompetencji personelu diagnostycznego (pkt 33 preambuły dyrektywy); zatwierdzenie ośrodków szkolenia diagnostów, które będą uprawnione do wystawiania świadectwa diagnostom spełniającym minimalne wymogi w zakresie kompetencji i wyszkolenia (art. 13 ust. 2 dyrektywy); uaktualnienie definicji pojazdu historycznego, zabytkowego (art. 3 pkt 7 dyrektywy); uzupełnienie przepisów o Krajowym Punkcie Kontaktowym w kwestii badań technicznych (art. 15 ust. 2 dyrektywy).

Powyższy zakres jest wystarczający do implementacji dyrektywy, jednakże zakres projektu z druku nr 2540 znacznie wykracza poza te wymogi, narusza ustawę – Prawo przedsiębiorców i wprowadza dodatkowe kosztowne regulacje, których jedynym beneficjentem ma być Transportowy Dozór Techniczny.

To jest prawdziwy cel projektu, który zawiera ponadto: dualizm w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów; teraz starosta, po zmianie starosta plus TDT; teraz 23 mln zł, po zmianie ok. 250 mln zł; system kontrolnych badań technicznych w przypadku wyników kwestionowanych przez posiadaczy pojazdów; system karnych, wnoszonych do TDT, dodatkowych opłat za badania techniczne pojazdu wykonywane po terminie; system dodatkowego dokumentowania obecności pojazdu na badaniu technicznym fotodrogomierza; system kontroli przedsiębiorcy SKP naruszający w tym względzie przepisy ustawy – Prawo przedsiębiorców, art. 48; system kar finansowych dla przedsiębiorców SKP i personelu diagnostycznego, odpowiednio: do 10 tys. zł i do 2 tys. zł.

Dyrektywa 2014/45/UE takich zmian nie wymaga. To znaczne koszty dla budżetu państwa i przedsiębiorców SKP. Dlatego wychodząc naprzeciw potrzebie oszczędnej i racjonalnej regulacji prawnej, środowisko przedsiębiorców SKP, które mam zaszczyt reprezentować, wnosi o uwzględnienie poprawek do druku nr 2540, które pozwolą

na przyjęcie dokumentów w wersji minimalnej, zapewniającej implementację dyrektywy 2014/45/UE, a jednocześnie niegenerującej tak wysokich kosztów.

Powiem jeszcze kilka słów komentarza. Otóż pan minister posługiwał się tutaj uchwałą Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, pozytywną uchwałą, ale sprytnie opuścił uchwałę nr 112, stronę pracowników i stronę pracodawców. W uchwale tej strona pracowników, strona pracodawców, Rady Dialogu Społecznego apeluje do projektodawców o ograniczenie zaproponowanych zmian wyłącznie do tych niezbędnych, związanych z implementacją do polskiego systemu prawnego dyrektywy 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep. To więc nie tylko Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego, ale jest tutaj także kolejne stanowisko pracodawców i pracowników.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Proszę zmierzać do *clou*. Kończy nam się czas.

Prezes zarządu ZPSKP Kazimierz Zbylut:

Tak. Pozwolę sobie jeszcze odnieść się do opinii, jaką pan minister był uprzejmy wyrazić, jeśli chodzi o stanowisko rzecznika, że uległo ono zmianie. Otóż w piśmie z 24 sierpnia rzecznik małych i średnich przedsiębiorców napisał takie zdanie, które jest w zasadzie jego jedynym stanowiskiem: „Planowane regulacje nakładają na przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów szereg nowych obowiązków i wymogów". To jest całe stanowisko rzecznika MŚP w tej sprawie.

Chciałbym jeszcze zapytać o jeden akt wykonawczy, który jest dołączony do tej ustawy, mianowicie o rozporządzenie ministra infrastruktury, projekt w sprawie opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych. Jak wspomniano wcześniej, to rozporządzenie ma 18 lat. Niektórzy śmieją się, że jest to już pełnoletnie rozporządzenie. Otóż w projekcie jest tabela, która jest de facto status quo obecnej sytuacji, czyli te opłaty nie zostały zmienione ani o jeden grosz.

Wiecie państwo, bo słyszycie to w mediach, jaka w tej chwili jest sytuacja. Przedsiębiorcy pracują już na opłatach o rentowności ujemnej. Środowisko się sypie i wysypie się w najbliższym czasie. Apele nie odnoszą żadnych skutków. Pan minister odnosi się do tego wszystkiego, jak gdyby żył w równoległym świecie. Panie ministrze, pora się obudzić. Niech pan w końcu usłyszy głos przedsiębiorców i przestanie ich obrażać od Reksiów i innych, bo to są ludzie, którzy kiedyś pomogli państwu, dali swój kapitał po to, żeby stworzyć w Polsce system badań technicznych, a teraz chce ich pan zniszczyć. Jeśli ma pan taki zamiar, proszę im to otwarcie powiedzieć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę, pan podnoszący rękę.

Prezes Stowarzyszenia Komisów Maciej Szymajda:

Maciej Szymajda, Stowarzyszenie Komisów. Bardzo krótko chciałbym tylko złożyć jedną uwagę, zwrócić państwa uwagę. Pan minister mówił o dwóch zdjęciach, które są. Reprezentuję Stowarzyszenie Komisów. Sprowadzamy używane samochody i większość tych samochodów jest rejestrowana w kraju pochodzenia, w związku z tym na badanie techniczne przyjeżdżają bez tablic rejestracyjnych. Jeśli zapis, jaki jest teraz: „zdjęcie przedstawiające bryłę pojazdu na stanowisku kontrolnym do wykonywania badań technicznych wraz z tablicą rejestracyjną", do końca zostanie w tej ustawie i wejdzie w życie, sparaliżujecie państwo system badań technicznych, bo żadnemu sprowadzonemu samochodowi, który przyjedzie bez tablic, nie będzie mogło być zrobione badanie techniczne. Dlatego ten zapis należałoby zmienić. Rozumiem, że chodzi o jednoznaczną identyfikację pojazdu. Należałoby to zastąpić numerem VIN, zdjęciem numeru VIN lub dodaniem wyłączenia wykluczającego konieczność robienia takiego zdjęcia dla sprowadzonych samochodów przy pierwszym badaniu technicznym.

Kolejna uwaga. Przy poprzednim projekcie zwracaliśmy już uwagę, że nie zgadzamy się z podwójną opłatą za badania po terminie. Samochody, również na placach w komisach, stoją często pół roku, rok. One nigdzie się nie poruszają. Członkowie naszego stowarzyszenia, którzy handlują samochodami, mimo tego że nie poruszają się tymi

samochodami, będą musieli ponosić takie opłaty. Takie opłaty będą dotyczyły również ludzi, którzy chorują. Mieliśmy COVID. Wielu moich znajomych leżało w szpitalu dwa, trzy miesiące. Jeżeli termin badania mieliby akurat w tym czasie, nie mogliby go zrobić, bo nie mieli jak tego zrobić.

Takie to uwagi. Główna uwaga dotyczy zdjęć, bo to sparaliżuje i diagnosta nie będzie mógł zrobić badania, bo nie będzie mógł zrobić zdjęcia odpowiadającego zapisom w ustawie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Jeżeli pan pozwoli, zaintrygował mnie pan. To ilu klientom komisu zdarza się kupić samochód, nie wykonując nim próbnej jazdy?

Prezes SK Maciej Szymajda:

Bardzo dobre pytanie, panie pośle. Praktycznie 100% klientów, którzy przyjeżdżają kupić samochód sprowadzony z zagranicy, nie ma możliwości, żeby zrobić jazdę próbną, ponieważ w polskim systemie nie ma tablic, na których mieliby się poruszać. Są tablice profesjonalne, ale niestety samochody używane zostały wykluczone z używania tego systemu. Jeśli szanowny pan poseł będzie chciał dzisiaj przyjechać, żeby kupić samochód, możemy przejechać się po terenie zamkniętym, gdzie możemy poruszać się samochodem niezarejestrowanym, natomiast tym autem nie będzie pan mógł się przejechać po żadnej drodze publicznej.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Bardzo dziękuję. To ciekawy wątek. Że tak powiem, namiętnie zgłasza się pan z brodą. Bardzo proszę.

Prezes Związku Dealerów Samochodów Paweł Tuzinek:

Dziękuję bardzo. Paweł Tuzinek, Związek Dealerów Samochodów. Jesteśmy związkiem pracodawców zrzeszającym autoryzowanych dealerów, autoryzowane serwisy. Na wstępie chciałem powiedzieć, że praktycznie każda firma dealerska w Polsce oferuje usługę przeglądu w SKP czy to przez własną stację, którą posiada, prowadzi – szacujemy, że jest to ok. 1/3 dealerów – czy to poprzez stacje współpracujące, z rynku. Branża jest więc nam bliska i jesteśmy z tą branżą w stałej współpracy.

Proszę państwa, zanim powiem nasze stanowisko na temat ustawy i projektu ustawy, chciałem na wstępie poruszyć jednak temat opłat. Ustawa jest, jaka jest, powiem natomiast, że nie ma możliwości, żeby techniczne badania robić rzetelnie i uczciwie za te pieniądze, jakie według obecnych stawek są płacone stacjom kontroli pojazdów. Jak wspomniał jeden z moich przedmówców, opłaty te nie zostały zaktualizowane od 18 lat. Jakiekolwiek wskaźniki ekonomiczne weźmiemy, czy to średnie wynagrodzenie, czy jak zsumujemy inflację, czy inne rzeczy, czy koszty działalności, okaże się, że od tego czasu wszystko wzrosło dwukrotnie czy trzykrotnie, natomiast ta stawka jest ciągle taka sama.

Ustawa przewiduje szereg nowych obowiązków, przede wszystkim dla diagnostów. Myślę, że za chwilę koledzy z Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów będą podawali statystyki. Diagnostów zaczyna brakować. Młodzi ludzie nie przychodzą do tego zawodu z uwagi na niskie zarobki, a zarobki wynikają właśnie z tego, że opłaty nie są aktualizowane od 18 lat.

Mam postulat. Ustawę oczywiście popieramy. Jako branża dealerska uważamy, że system badań należy uszczelnić, że w tym momencie nie funkcjonuje on dobrze. Kwitnie tzw. turystyka przeglądowa, co jest spowodowane właśnie niskimi opłatami i tym, że stacje kontroli pojazdów konkurują ze sobą małą wnikliwością przy badaniach.

W związku z tym projekt popieramy, natomiast mam apel. Jeżeli ustawa zostanie uchwalona, liczymy na to, że następnym projektem będzie zwiększenie stawek za badania techniczne, bo, jak mówię, nie da się robić rzetelnych, uczciwych badań za te pieniądze, które obecnie płacone są stacjom kontroli pojazdów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Bardzo uprzejmie panu dziękuję. Proszę pana ministra o ustosunkowanie się do tych trzech głosów.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, odniosę się do wypowiedzi pierwszej, pana prezesa Zbyluta, i do uchwały Rady Dialogu Społecznego. Uczestniczyłem w posiedzeniu tejże rady. Prosiłem o wskazanie nadmiarowych, naddyrektywowych przepisów tego projektu. Członkowie nie byli w stanie tego zrobić. Faktyczną kością niezgody podczas tego posiedzenia były opłaty. Tutaj też jest to podnoszone przez wielu z panów, czyli brak zmiany stawek opłat za badania techniczne pojazdów, natomiast tą ustawą tego nie regulujemy. Tą ustawą wdrażamy dyrektywę. Opłaty są regulowane rozporządzeniem Ministerstwa Infrastruktury, dlatego tutaj nie ma nic w tym zakresie, ale faktycznie, przy okazji dyskusji na temat tej ustawy ten temat, czyli temat podniesienia opłat, jest mocno podnoszony.

Jeżeli chodzi o kwestie, użył tego pan prezes, 250 mln zł z budżetu państwa, to jest to prawda, ale dalej trzeba powiedzieć, że to są koszty, które szacujemy na 10 lat, nie na rok. To tworzy takie wrażenie… Zresztą podczas pierwszego czytania posłowie też szafowali tą liczbą: 250 mln zł, koszty wprowadzenia tej ustawy. To jest ogólny szacunek w perspektywie 10 lat. Mam nadzieję, że te przepisy sprawią, że właściciele będą przyjeżdżać w terminie, najwięcej z 30-dniowym opóźnieniem, i ta kwota faktycznie zostanie rozłożona na lata, na 10 lat, to po pierwsze. Po drugie mam nadzieję, że nie będzie ona obciążeniem dla właścicieli pojazdów, tylko dla budżetu państwa, właśnie po to, żeby sfinansować system kontroli i rekontroli pojazdów.

Jeżeli chodzi o zagadnienie drugie, to tutaj poproszę panią dyrektor Renatę Rychter, ale to za chwilę, bo jeszcze zostanę przy opłacie, bo zastanawiam się i głośno o tym mówię. Szanowni państwo, skoro według informacji Transportowego Dozoru Technicznego stacji kontroli pojazdów przybywa, bo tych poświadczeń jest wydawanych więcej niż poświadczeń, które nie są wydłużane, jeżeli opłata będzie wyższa, to czy ten trend się utrzyma, czy się nie utrzyma? Czy ta konkurencja będzie jeszcze większa niż w tej chwili, czy będzie ograniczana? W mojej ocenie, jeżeli ktoś dzisiaj, na podstawie obecnej stawki opłat podejmuje decyzje o rozpoczęciu działalności gospodarczej, to jeszcze mocniej będzie go zachęcała wyższa opłata za badanie techniczne pojazdów. Konkurencja nie zostanie więc ograniczona, tylko będzie rosła. Jest pytanie, czy z perspektywy obecnych właścicieli stacji kontroli pojazdów jest to lepsze, czy nie lepsze.

Pani dyrektor, proszę o odpowiedź na zagadnienie numer dwa.

Dyrektor departamentu MI Renata Rychter:

Szanowni państwo, jeśli chodzi o kwestie dotyczące braku tablicy rejestracyjnej, rozumiem, że chodzi o kwestie dotyczące czasowej rejestracji, tak? O jakim przypadku pan mówił?

Prezes SK Maciej Szymajda:

Jeżeli mogę… Nie, chodzi o samochody sprowadzone z zagranicy do Polski. Większość samochodów przywozimy z Niemiec, gdzie są one wymeldowane i przyjeżdżają bez tablic rejestracyjnych. W celu zarejestrowania takiego pojazdu w Polsce dołączamy specjalne oświadczenie, że pojazd przyjechał na lawecie bez tablic. To jest dopuszczone przepisami. Wtedy diagnosta robi badania techniczne bez numerów rejestracyjnych. W takim przypadku on nie będzie mógł przeprowadzić takiego badania, dlatego że nie będzie mógł zrobić odpowiedniego zdjęcia.

Prezes zarządu Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów Marcin Barankiewicz:

Może dopowiem. Marcin Barankiewicz, Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów. Zgodnie z procedurą przeprowadzania badań technicznych mamy wyłączenie na badanie dla pojazdów sprowadzonych z zagranicy. Nie sprawdza się stanu i oznaczenia tablic rejestracyjnych, zatem, jak powiedział pan Maciej, może być taka sytuacja, że pojazd sprowadzony z zagranicy będzie miał wykonane badanie techniczne z wynikiem pozytywnym, ale nie będzie miał tablic rejestracyjnych, bo nie musi ich mieć na tym badaniu, a w momencie, kiedy zapiszemy, że na zdjęciu ma być widoczny numer tablicy rejestracyjnej, zmusimy właściciela pojazdu do tego, żeby ubiegał się o czasówki.

Przypomnę, że podobny problem mieliśmy w 2012 r., kiedy nowelizowaliśmy procedurę badań technicznych. Wtedy resortowi zapomniało się o tym, żeby wprowadzić

wyłączenie dotyczące badań pojazdów sprowadzonych z zagranicy, i przez trzy lata, od 2012 r. do 2015 r., wszyscy właściciele pojazdów sprowadzonych z zagranicy musieli pędzić do wydziału komunikacji po pozwolenie czasowe, żeby móc wykonać badanie techniczne, mimo tego, że mogli zarejestrować ten pojazd bez tablic rejestracyjnych. Tu konieczność zrobienia zdjęcia z numerem rejestracyjnym znowu powróci nas do lat 2012–2015, gdzie trzeba będzie te tablice uzyskiwać.

Prezes ZDS Paweł Tuzinek:

Jeśli mogę zabrać głos – Paweł Tuzinek, Związek Dealerów Samochodów – chciałem tylko zauważyć, że sprowadzający pojazdy i tak muszą te czasówki uzyskiwać, bo na badanie trzeba jakoś dojechać.

Głos z sali:

Można lawetą.

Prezes SK Maciej Szymajda:

Wcale nie trzeba. Dzisiaj nikt tego nie robi.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Panowie, trochę robi się bałagan. Teraz mówi pan minister.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dobrze, szanowni państwo. Jak mówię, myślę, że tak jak w przypadku klauzuli natychmiastowej wykonalności, jeżeli chodzi o cofnięcie uprawnień diagnosty, w odpowiedni sposób zaproponujemy poprawkę, czyli nowe ujęcie tamtego przepisu, tak i w tym przypadku do kolejnego posiedzenia podkomisji zaproponujemy rozwiązanie, które usunie problem wskazany przez pana prezesa.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

To cenny głos pana ministra. Pan, bardzo proszę.

Członek Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych Andrzej Biały:

Andrzej Biały, Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych. Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałem tylko odnieść się do prezentacji pana ministra, w której powiedział, że badanie techniczne jest dopuszczeniem pojazdu do ruchu. Otóż nie. Art. 71 ustawy – Prawo o ruchu drogowym w żadnym zapisie nie wspomina o ważności badania technicznego.

Kolejna sprawa to porównanie obowiązku wykonania badania technicznego do obowiązku ubezpieczenia OC. Sprawa wygląda tak, że pojazd, który nie porusza się po drogach publicznych, nie musi mieć ważnego badania technicznego, natomiast musi mieć ubezpieczenie OC. Są to więc rzeczy, których nie można zestawiać i porównywać jako tożsame.

Ostatnia sprawa to kontrole ITD dotyczące stanu technicznego pojazdów. Chciałem tylko przypomnieć panu ministrowi, że kontrole jakichkolwiek organów kontroli ruchu drogowego to kontrole typowane, czyli mają one na celu wytypowanie spośród potoku pojazdów, tych pojazdów, które w jakiś sposób mogą nie spełniać pewnych wymagań. Takie właśnie kontrole przeprowadza m.in. ITD. Statystyki są takie, a nie inne, ponieważ spośród wszystkich pojazdów, które poruszają się po polskich drogach, inspektorzy typują te najbardziej podejrzane, zwłaszcza jeśli kontrole przeprowadzone są z wykorzystaniem stacji mobilnej.

Z mojej strony to wszystko. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan się zgłaszał, a potem ponownie pan z brodą.

Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych Waldemar Witek:

Panie przewodniczący, panowie posłowie, panie ministrze, jestem prezesem Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych. Jest to organizacja non profit. Wykonuję zawód diagnosty. Na początku chciałbym powiedzieć tylko tyle, że pan

przewodniczący daje mi bardzo mało czasu. Po dwóch latach wreszcie otwarto mi usta. Chciałem powiedzieć, że projekt ustawy ma już dwa lata. Swoje uwagi napisałem w listopadzie 2010 r., a dopiero dzisiaj daje mi się głos i możliwość odniesienia się do zmian, które być może wniosły moje uwagi. Po dwóch latach. Nie wiem, czy zmieszczę się w pięciu minutach, natomiast będę się starał.

Na początku swojej wypowiedzi chciałbym wypowiedzieć się o prezentacji, ponieważ nie wiedziałem, że aż tak dobrzy diagności wykonują badania techniczne. Proszę państwa, jeżeli stacje mobilne kontroli pojazdów wykazały tylko 37% zatrzymanych dowodów, znaczy to, że z pojazdów wskazanych do kontroli, podejrzanych o niespełnianie warunków technicznych, zatrzymano tylko 37 dowodów. Śmiem twierdzić, że wskażę na drodze i zabiorę 100 dowodów na 100 pojazdów.

Następna sprawa jest taka, że w prezentacji było pokazane, że z ogólnej liczby pojazdów wskazanych do kontroli od 2,8% do 3,5% pojazdów nie spełniało warunków technicznych. Stacje kontroli pojazdów też wykazują podobne liczby dobrowolności przyjeżdżania klientów. Nie wiedziałem, że na stacjach kontroli pojazdów sytuacja jest aż tak dobra i że diagności aż tak dobrze wykonują swoje obowiązki pomimo złej sytuacji finansowej.

Następna sprawa. O ubezpieczeniach kolega już wspomniał. UFG ściga za każdy dzień opóźnienia, nieubezpieczenia auta. Nawet jeżeli właściciel pojazdu zorientuje się, że nie ubezpieczył pojazdu, to i tak zapłaci karę za każdy dzień nieubezpieczenia pojazdu.

Przy okazji nie wspomnę tutaj o karach, które pan minister chce wprowadzić dla właścicieli pojazdów po terminie. Nie wiem, skąd wziął się termin 30-dniowy, a nie np. termin zerowy. Tak naprawdę jest to przyzwolenie do „poruszania się" pojazdów bez ważnych badań technicznych przez 30 dni. Dlaczego nie jest tak, jak jest w ubezpieczeniach, że jeżeli ktoś ma jeden dzień nieubezpieczony, to płaci karę? Dlaczego w ogóle dopuszczamy sytuację, że jest możliwość jeżdżenia po drogach publicznych bez ważnych badań technicznych? Jeżeli już chcecie nakładać kary, wprowadźcie termin zerowy.

Następna sprawa jest taka, że przy karach chciałbym poruszyć jeden temat. Załóżmy, że przekroczyłem niewykonanie okresowych badań technicznych o dwa dni, zatrzymuje mnie Policja, ITD czy jeszcze inny organ kontroli ruchu drogowego i nakłada na mnie mandat za brak badań technicznych. Jadę na stację i diagnosta daje mi dodatkową opłatę – pan minister bardzo ładnie to ujął – a tak naprawdę nakłada na mnie drugą karę. Dlaczego nie jest zawarte wprost to, że to jest kara, że diagnosta wyznacza karę? Nie wiem, jakie ma do tego uprawnienia, a nakłada karę. Przecież wzorem UFG, jeżeli TDT chce nakładać kary, może śledzić CEPiK, wyciągać pojazdy, które jeździły bez badań technicznych, i nakładać na nie kary, tak samo jak na pojazdy, które jeżdżą bez ubezpieczeń technicznych, jeżeli już tak bardzo chcecie.

Przechodząc do meritum, jeżeli po dwóch latach udzielono mi wreszcie głosu i mogę się odezwać, chciałbym wyrazić też kilka pretensji do pana ministra, do prac, które były wykonane przez ten czas, przez dwa lata projektu, choć tak naprawdę projekt ten krąży już od 10 lat. Nie wiem, czy państwo wiecie, ale tak jest. Projekt tego, że TDT przejmie nadzór, wprowadzany był jeszcze za poprzednich rządów.

Przy okazji chciałbym zadać trochę pytań. Dlaczego nie ma spójnego systemu badań, skoro chcecie wprowadzić spójny system nadzoru? Brakuje instytucji do wydawania jednolitej, obowiązującej w całym kraju interpretacji prawa, czyli sposobu wykonywania badań technicznych. Wierzcie mi państwo, w 380 starostwach wykonywanie badania może być dowolnie interpretowane. Jesteśmy diagnostami wykonującymi usługi dla klienta, czarującymi klienta, żeby tylko do nas przyjechał. Z możliwości wyboru usterki istotnej i drobnej diagnosta zawsze skłania się do usterki drobnej, żeby przypadkiem klient nie był zły na diagnostę za to, że dostał usterkę, i żeby wrócił na tę stację, bo był tak fajnie potraktowany.

Dlaczego na RCL-u nie są umieszczane informacje na bieżąco lub też jest ich brak? Dlaczego po wpłynięciu uwag do projektu, wzorem innych ministerstw, nie są prowadzone konferencje uzgodnieniowe? Podkreślam, nie są prowadzone żadne konferencje uzgodnieniowe. Pierwszy raz od wejścia projektu mogłem napisać uwagi jako strona społeczna – chcę podkreślić, jako organizacja non profit, co oznacza, że za swoją pracę

nie jestem wynagradzany – po napisaniu uwag mogę odnieść się do zmian, które ministerstwo wprowadziło i wprowadza przez dwa lata. Tak naprawdę dyskutujemy chyba o innym projekcie niż ten, do którego odnosiłem się dwa lata temu.

Dlaczego przynajmniej od 12 lat wszystkie projekty Prawa o ruchu drogowym zostały odrzucone, a do nadzoru proponowany jest Transportowy Dozór Techniczny? Jakie warunki określone przez dyrektywę 2014/45/UE spełnia tylko TDT?

Co przyniosą zmiany w zakresie sprawowanego nadzoru, jeżeli TDT prowadzi nadzór nad SKP już od ponad 10 lat? Prowadzi w różnej formie, ale prowadzi. Przez starostwa powierzany jest nadzór. Skoro TDT był wprowadzony do nadzoru po to, żeby uszczelnić te badania, a z prezentacji pana ministra wynika, że nie wiadomo, po co uszczelniać, bo jest bardzo dobrze, to nie wiem, jak pan minister chce uszczelnić 25% pojazdów, które wykazał na prezentacji, które w ogóle nie mają badań technicznych i nie przyjeżdżają na stacje.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Proszę zmierzać do *clou*.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Dlaczego nadzór nad stacjami kontroli pojazdów nie może być powierzony Inspekcji Transportu Drogowego? ITD spełnia wymagania dyrektywy. Podkreślam, że to właśnie inspektorzy ITD wykonują kontrolę stanu technicznego pojazdu oraz posiadają wyszkolone kadry ponad 400 inspektorów z uprawnieniami diagnostów samochodowych, w przeciwieństwie do TDT, które kadry musi dopiero pozyskać.

Dlaczego do porządku prawnego nie można wprowadzić odpowiedzialności właściciela użytkownika czy właściciela za stan techniczny pojazdu oraz powinności posiadania przez pojazd ważnych badań technicznych? Dlaczego uparcie wskazuje się, że tylko nadzór TDT rozwiąże problemy badań technicznych? Wszystkie rejestry: rejestr diagnostów, rejestr SKP, rejestr umieszczanych cech identyfikacyjnych, są prowadzone. Wystarczy tylko stworzyć odpowiednią kwerendę CEPiK-u. Mam nadzieję, że ktoś z resortu cyfryzacji przytaknie, że tak jest.

Dlaczego nie można uznać, że większość zapisów dyrektywy 2014/45/UE jest już zawarta w prawodawstwie krajowym i należy je tylko zmodyfikować, skoro nie wprowadzono zmian zapisów przez okres sześciu lat? Dlaczego twierdzi się, jakoby wprowadzenie nadzoru w postaci TDT miałoby być głównym czynnikiem podniesienia jakości badań pojazdów oraz przyczynić się do zmniejszenia liczby śmiertelnych ofiar wypadków w ruchu drogowym prawie do zera? Z analizy corocznych raportów wydawanych przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wynika, że zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego wynikające ze złego stanu technicznego są nieistotne.

Dlaczego wprowadza się zmiany w zakresie egzaminowania diagnostów samochodowych? Czy TDT nie wywiązuje się z tego zadania w stopniu zadowalającym?

Czy pisząc projekt i wprowadzając nadzór analizowania, TDT jest przygotowany do tego zadania i porównywany z innymi instytucjami? Jaką kadrę może skierować do tego zadania? Jaka jest dostępność klientów do kontrolerów TDT? Jak wprowadzanie na SKP ponownego źle wykonanego badania technicznego na życzenie klienta wpłynie na poprawę bezpieczeństwa? W obecnym stanie prawnym klienci cały czas mają taką możliwość. Mogą odwołać się od badania, powołać biegłych.

Mam tutaj jeszcze jedną uwagę. Jeżeli nawet przyjdzie kontroler z TDT i w obecności diagnosty stwierdzi, że wykonał to badanie, to co, będzie nakazywał diagnoście zmienić swoją decyzję? On będzie chciał zostać przy swojej decyzji. Kto wyda pozytywne badanie, jak np. diagnosta będzie twierdził, że należy się negatyw, a inspektor TDT będzie twierdził, że jest pozytyw? To diagnosta wydaje.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dobrze. Może dajmy szansę odpowiedzieć panu ministrowi. Bardzo panu dziękuję.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Chciałbym złożyć na ręce pana przewodniczącego pismo z tymi pytaniami. Mam nadzieję, że w wolnym czasie zapozna się pan z nimi.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Pytania były do ministra czy do mnie?

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Nie. Panie przewodniczący, chodzi o to, że procedując tę ustawę, nigdy nie miałem możliwości odezwać się. Chcę tylko zwrócić uwagę na problem, że ta ustawa tak naprawdę…

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Ale jak teraz będzie pan mówił to drugi raz… Chciałbym udzielić głosu panu ministrowi, żeby na gorąco odpowiedział, żeby nie czuł się pan poszkodowany. Pytanie było bardzo obszerne. Proszę tylko wyłączyć mikrofon. Oddaję głos panu ministrowi.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jesteśmy gotowi odpowiedzieć na pytania pisemnie. Zresztą nie raz to czyniliśmy. Pan prezes Witek brał udział w spotkaniach w Ministerstwie Infrastruktury, które obszarowo dotyczyło zagadnienia diagnostów. Być może wypowiada się pan po raz pierwszy na posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury dlatego, że Komisja ta jest zwołana de facto po raz pierwszy z możliwością wypowiedzi państwa zaproszonych. Innego powodu nie widzę. Zresztą niektórzy z panów też byli obecni na tych spotkaniach. Jeszcze raz powtarzam, w MI były spotkania, w których brał udział pan prezes Witek, i dotyczyły prac nad tą ustawą, żeby jasno i głośno to powiedzieć i ten temat rozstrzygnąć. Jestem gotowy odpowiedzieć na te pytania w sposób pisemny, precyzyjnie, bez pomyłek językowych. Panie przewodniczący, mogę to zrobić w sposób pisemny.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dobrze. Bardzo proszę, żeby roboczo przekazał pan ten dokument panu ministrowi. Kto kolejny? Jak mówię „pan z brodą", to wszyscy się śmieją. Nie wiem czemu. Pan z brodą, a potem pan ze szlachetnym kolorem włosów, bez brody.

Prezes zarządu PISKP Marcin Barankiewicz:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, Marcin Barankiewicz, Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów. Myślę, że to, co powinno być wartością nadrzędną, to bezpieczeństwo, bo w gruncie rzeczy o to nam wszystkim powinno chodzić, o zapewnienie bezpieczeństwa obywateli. Od tego są stacje kontroli pojazdów, ale żeby móc to bezpieczeństwo zapewnić, potrzebne są także środki.

Moi przedmówcy wielokrotnie już tutaj wspominali: 18 lat bez zmiany tabeli opłat. Myślę, że znamienne jest też to, że w zeszłym tygodniu, wtedy, kiedy odbywało się posiedzenie sejmowej komisji, kilka godzin później diagności i przedsiębiorcy protestowali w Warszawie z racji tego, że ta tabela opłat nie jest zmieniana już 18 lat. 29 września była dokładnie 18. rocznica ogłoszenia tego rozporządzenia.

Myślę, że nikogo nie trzeba przekonywać, że na przestrzeni tych lat koszty prowadzenia działalności istotnie wzrosły. Były podawane wskaźniki. Warto wspomnieć, że już wiemy, że w przyszłym roku pensja minimalna to będzie 3600 zł brutto, czyli w porównaniu do 2004 r. jest to wzrost o 437%. O ile w 2004 r. obywatel mógł zapłacić za osiem badań okresowych samochodu osobowego, o tyle w przyszłym roku będzie mógł zapłacić za 36 takich badań. To dobitnie pokazuje, jak w tym czasie realia gospodarcze zmieniły się.

Na przestrzeni tych lat były tak naprawdę dwie obniżki badań: likwidacja badania pierwszego pojazdu sprowadzonego z zagranicy, czyli kilkadziesiąt złotych na badaniu mniej; kilka procent VAT-u. Nie wszyscy może wiedzą, że opłaty za badanie techniczne są w kwotach brutto. Przychód przedsiębiorcy za samochód osobowy to niecałe 80 zł. Od 18 lat dostaje niecałe 80 zł, VAT odprowadza do budżetu państwa. To powoduje, że sytuacja stacji kontroli pojazdów jest niestety coraz trudniejsza.

Odniosę się do danych, które podał pan minister Weber, jeżeli chodzi o poświadczenia TDT. Rzeczywiście dyrektor TDT wydaje takie poświadczenia, ale dla nas bardziej miarodajne są dane z Centralnej Ewidencji Pojazdów, do której stacje codziennie przesyłają informacje o badaniach technicznych. Na koniec zeszłego roku mieliśmy 5443 stacje.

Po połowie tego roku tych stacji było 5291, czyli o 152 stacje mniej. Stacji ubywa i ten trend na rynku rzeczywiście widać.

Co więcej, starzeją nam się diagności. Od kiedy funkcjonuje CEP 2.0, od 2017 r., trafiają tam wszystkie badania. Możemy policzyć, ile mamy aktywnych diagnostów i ilu diagnostów przypada średnio na stację. W 2018 r. mieliśmy 3,2 diagnostów na jedną stację, na koniec zeszłego roku 2,7. To 14 760 diagnostów aktywnych, a cały czas z roku na rok ich ubywa. Przeprowadziliśmy własną ankietę, z której wynika, że 33% diagnostów to są diagności w wieku 50–65 lat, a 27% to wiek 65+. To są emeryci. Oni zapowiadają, że jeżeli ten projekt skupi się tylko na karaniu i kontroli, to odejdą z zawodu. Jedna czwarta diagnostów odejdzie z zawodu i będzie problem. Dlatego nie obawiałbym się podwyższenia stawek za badania techniczne, bo przedsiębiorca po prostu nie będzie miał ludzi do pracy. Panie ministrze, tu nie ma żadnego zagrożenia.

Myślę, że z tytułu 1% VAT-u, od kilku do kilkudziesięciu tysięcy rocznie, przedsiębiorcy już od 11 lat płacą dodatkowy para podatek z racji na to, że kwoty na badania nie są netto, a brutto.

Co do systemu badań technicznych, trzeba pamiętać, że nasz system badań technicznych bazuje na dyrektywie unijnej 2009/40. Wdrożyliśmy ją ostatecznie w 2014 r. Nowa dyrektywa wprowadza zmiany ewolucyjne. W gruncie rzeczy takie powinno być jej zadanie.

Mamy oczywiście szczegółowe uwagi do tego projektu, które będziemy chcieli zgłosić. Widzimy tam zagrożenia co do tego rażącego naruszenia. W tym przypadku jednak sprawdza się powiedzenie, że kropla drąży skałę, cieszę się, że po dwóch latach. Zwracaliśmy uwagę na ten problem chyba z pięć razy. Resort rzeczywiście go zauważył i liczę na to, że ta poprawka zostanie wprowadzona, żeby nie zamykać firm. Jeżeli dwóch diagnostów, a tyle minimum trzeba mieć na stacji kontroli pojazdów, dostałoby decyzję z rygorem natychmiastowej wykonalności, czy wspomnijmy nawet dzisiejszą dyskusję o tablicach rejestracyjnych, to wszystko powoduje, że mimo tego że ten projekt wielokrotnie był już konsultowany, cały czas pojawiają się nowe problemy i zagadnienia, które trzeba rozwiązywać. Mam nadzieję, że podkomisja jest dobrym miejscem do tego, żeby się tym zająć.

Boimy się, że sama ustawa to nie wszystko. Ustawa wprowadzi ramy ogólne, szczegóły są w rozporządzeniach. W tych rozporządzeniach wykonawczych, w szczególności w stosunku do stacji wykonujących badania techniczne i szczegółowych wymagań co do urządzeń, wyposażenia, warunków lokalowych, mogą być kosztotwórcze zapisy, które w obecnej sytuacji przedsiębiorców mogą spowodować, że będzie im trudno te zmiany udźwignąć.

Widzimy też, co dzieje się w Europie. Pojawiają się nowe urządzenia, liczniki cząstek stałych, systemy bezpieczeństwa, ADAS czy pojazdy elektryczne i hybrydowe. To również będzie wymagało od stacji kontroli pojazdów inwestycji, żeby przygotować się na te zmiany.

Co do liczby stacji, przybywa także pojazdów, więc naturalnym ruchem jest to, że niektóre stacje są zamykane, a niektórych przybywa, ale ogólnie przez 18 lat, przy niezmienionej opłacie, coraz trudniej jest prowadzić tę działalność. Myślę też, że dobrze się stało – po raz kolejny wrócę do tematu – że ministerstwo zauważyło problem rażącego naruszenia, bo proszę sobie wyobrazić, że jedną z przesłanek cofnięcia uprawnień jest brak dostępu od centralnej ewidencji. Pytanie, czy rzeczywiście tak bardzo mocno wpływa to na bezpieczeństwo, żeby z tego powodu cofać diagnoście uprawnienia.

Boimy się po prostu, że wiele tych zmian może zaszkodzić środowisku. Szkolenie, egzaminowanie diagnostów, wymagania, praktyka, zachowanie uprawnień dla dotychczas pracujących diagnostów… Są jasne zapisy i, powtórzę jeszcze raz, liczymy, że będą one rozpatrywane na podkomisji infrastruktury tak, abyśmy stworzyli dobre prawo, które w przyszłości będzie funkcjonowało, i żeby nie doprowadzić do zapaści systemu badań technicznych, a stworzyć podwaliny prawne, aby każda ze stron interesariuszy była zadowolona: i przedsiębiorcy prowadzący stacje, i diagności wykonujący badania, i resort, i organy kontroli, i przede wszystkim obywatele, żeby mieli poczucie, że jeżdżą

sprawnymi pojazdami. Liczę na to, że właśnie na tej podkomisji będziemy mogli o tym podyskutować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Litwiński:

Dzień dobry. Piotr Litwiński, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego. Szanowni państwo, OZPTD negatywnie ocenia tę ustawę. Tu nie chodzi wcale o żadne bezpieczeństwo. Tu chodzi o pieniądze. TDT potrzebne są pieniądze i trzeba zdobyć ich jak najwięcej. Pan minister Weber sam powiedział: „Skoro zrezygnowaliśmy z 3,5 zł od każdego badania, to teraz weźmiemy sobie za badania nieterminowe", czyli do czegoś te pieniądze są tam potrzebne. Tu naprawdę nie chodzi o to, żeby ktoś miał pieniądze. Tu chodzi o to, żeby stacje kontroli, tak jak powiedział mój przedmówca, działały prawidłowo.

Jak mówili poprzednicy, dyrektywa wymaga: zmiany kryteriów kwalifikowania pojazdów jako zabytkowych; wprowadzenia zasady elastyczności w terminie wykonywanego badania technicznego pojazdu; obowiązkowych okresowych doszkoleń diagnostów; uaktualnienia wiedzy; wydawania świadectwa kompetencji diagnosty; zatwierdzania i upoważniania ośrodków szkolenia diagnostów; doprecyzowania przepisów regulujących działanie Krajowego Punktu Kontaktowego w sprawie badań technicznych pojazdów.

Tu podpisujemy się obiema rękami. To jest potrzebne. To wszystko jest potrzebne, ale jak słucham niektórych wypowiedzi… Miałem takiego starszego kolegę. Jak zacząłem mu kołować, to on mówi: „Ty opowiadasz tak: ćma, ćme, ćmi". Te pojazdy, te zabierania dowodów rejestracyjnych, to, ile tych pojazdów jeździ bez dowodu… Czy to wina diagnosty, że pojazdy jeżdżą bez dowodów rejestracyjnych? Może obciążcie nas jeszcze tym, że tymi autami jeżdżą pijani? Też jeżdżą. Może dobrze o diagnostach świadczy to, że badania robią rzetelnie, więc tamci boją się przyjechać na badania i dlatego wolą jeździć bez badań?

Za co zatrzymuje się dowód rejestracyjny? To zależy, jak się komu widzi. Jestem właścicielem firmy transportowej. Jeździmy po całej Europie. Jeżeli kierowca dostanie w szybę kamieniem, przejedzie całą Europę i pies z kulawą nogą się o to nie zapyta, a gdy wjeżdża do Polski, zabierają mu dowód rejestracyjny, bo jest to bardzo poważna awaria pojazdu, która zagraża bezpieczeństwu. Ona zagraża, ale zabiera mu się dowód i każe dalej jechać. To jak, zagraża, czy nie zagraża? Niektórzy mówią jeszcze: „Czy ten kamyczek był w polu widzenia kierowcy, czy nie w polu widzenia kierowcy?". Słuchajcie, jak określa to inspekcja i Policja: jak włącza się wycieraczkę, to, co zaznacza wycieraczka, jest polem widzenia kierowcy, a jak jest gdzieś indziej, to nie jest w polu widzenia kierowcy. Jak będą takie zatrzymywania, to będzie ich bardzo dużo. Jest mała stłuczka, gdzieś ktoś na kogoś wjechał, rozbił mu lampę i też zatrzymuje mu się dowód rejestracyjny.

Nie wiem, czy inspekcja transportu drogowego na mobilnych stacjach kontroli pojazdów będzie tak wyszkolona, czy będą oni tak profesjonalni, lepsi od najlepszych diagnostów. Co to są „rażące uchybienia"? Chciałbym dostać listę tych rażących uchybień.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jest w ustawie.

Przewodniczący OZPTD Piotr Litwiński:

Jest w ustawie? Dobrze. Dziękuję, panie ministrze.

Poświadczenie przeglądu stacji diagnostycznej… Pamiętam taki przypadek, podnosiła to Najwyższa Izba Kontroli, jak pewna stacja w województwie podkarpackim zrobiła badanie dopuszczeniowe stacji kontroli pojazdów do ruchu. Po tym badaniu inspektor wysyła dokumenty do Warszawy, żeby dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego dał poświadczenie, co się dzieje. W międzyczasie wpada kontrola, chłopy rejestrują auta, a nie mają poświadczenia, bo dyrektor jeszcze poświadczenia nie wydał. Czy ten papier jest tak ważny? Moim zdaniem, jeżeli inspektor odebrał stację kontroli pojazdu, to od tego

momentu na tej stacji powinny być wykonywane badania techniczne, a papiery niech chodzą sobie potem. Skoro inspektor nie może wydać takiego poświadczenia na miejscu, stacje powinno się dopuścić do pracy.

Szanowni państwo, wiele rzeczy tu sobie wynotowałem, ale wcześniej koledzy rozmawiali już na ten temat. Nie będę zabierał czasu.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

To się dobrze składa, bo czas się kończy.

Przewodniczący OZPTD Piotr Litwiński:

Z tą karą za nieobecność na stacji miał pan absolutną rację. Pojazd ma mieć ważne badanie, jeżeli znajduje się w ruchu na drogach publicznych. Mieszkam pod Nowym Sączem. U nas jest dużo takich, którzy pojechali do Ameryki. Pojechał sobie do Ameryki, zamknął auto w garażu, przyjeżdża za trzy lata. Musi zapłacić karę za to, że nie miał podbitego przeglądu. Dlaczego? Albo: ktoś był chory, był połamany, poskładali go, długo się leczył, trwało to dość długo. I co, ma zapłacić karę?

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, trochę już się powtarzamy. Bardzo prosiłbym, żeby zmierzać do *clou*.

Przewodniczący OZPTD Piotr Litwiński:

W takim razie dziękuję. Nie będę powtarzał, ale to są takie sytuacje, które przedsiębiorcy prowadzący stacje źle oceniają, a już fatalna sprawa jest z opłatami za badania techniczne. Szanowni państwo, przedsiębiorcy wybudowali te stacje nie po to, żeby na nich zarabiać. Jak budowaliśmy transport, sytuację mieliśmy taką, że nie mieliśmy gdzie zrobić tego badania, bo nigdzie nie można było wjechać tirem, ani w PKS-ie, ani w MPK, ani w Transbudzie, bo wszystkie bramy były przystosowane do małych aut. Jeździmy przez Austrię i tam Austriacy pokazali nam, jak powinien wyglądać stan techniczny pojazdów. Jak zapłaciło się jedną i drugą karę, to wydumaliśmy, że lepiej wybudować stację kontroli pojazdów i badać te auta na miejscu. Autami, które uważa się za niesprawne, zdobyliśmy całą Europę. Cały Zachód boi się Polaków, bo mają najnowocześniejszy i najlepszy sprzęt, a tylko u nas w ministerstwie uważają, że sprzęt mamy kiepski. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan.

Członek Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych Jacek Mizak:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, może spoglądam na to zagadnienie z trochę z innej strony…

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Proszę się przedstawić.

Członek FPPE Jacek Mizak:

Jacek Mizak. Reprezentuję Fundację Promocji Pojazdów Elektrycznych, ale przyglądamy się również i działamy w zakresie zmniejszenia wpływu sektora transportu na jakość powietrza. Tutaj te wątki również będą się przewijały.

Chyba nikt nie kwestionował tego, że system wymaga pewnych zmian i reform, uszczelnienia, poprawienia, i to zarówno, jeśli chodzi o kwestie bezpośrednio zagrażające bezpieczeństwu drogowemu podczas poruszania się pojazdu, jak i w innych kwestiach, o których chciałbym za chwileczkę powiedzieć.

Sytuacja jest, jaka jest, z czego wynika nasza chęć szczególnej dbałości o ten system z uwagi na to, że mamy jedną z najwyższych średnich wieku pojazdu osobowego w Europie. Jest to już ponad 14 lat, zbliżamy się do 15 lat, wobec nieco ponad 11 lat w całej Europie. Mamy cały czas trwający napływ z zagranicy używanych pojazdów, których średni wiek też rośnie i w ostatnim roku przekroczył już 12 lat.

Jeśli chodzi o kwestie bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, tutaj rzeczywiście myślimy o zmianach, które już są zaproponowane, typu zdjęcia, ale również to, żeby CEPiK wreszcie zaczął funkcjonować, i może też to, żeby przesyłać

do CEPiK-u wyniki badań numerycznych z badania technicznego, żeby można to było skontrolować.

Pan minister opowiadał, że jest jednak spora pula pojazdów, które mają polisę, a nie mają ważnych badań technicznych. Skoro system ubezpieczeń komunikacyjnych tak fajnie się sprawdza i tak eliminuje pojazdy, dlaczego tego nie powiązać? W naszym apelu zaproponowaliśmy już panu ministrowi to, że ubezpieczyciel wydaje polisę odpowiedzialności cywilnej i komunikacyjną, jeżeli pojazd ma ważne badania techniczne, co łatwo może sprawdzić w CEPiK-u. Jeżeli pojazd nie ma ważnych badań technicznych, odmawia wydania polisy. To mechanizm prosty, skuteczny i chyba nie generujący wysokich kosztów.

Jak wspomniało tu wiele osób, to jest cały ekosystem. Składa się on z ustawy, która tworzy ramy, i z aktów wykonawczych. O tym też musimy pamiętać, natomiast projektowi nie towarzyszą projekty aktów wykonawczych, które uwzględniałyby zmiany, które się proponuje. To jest stawka za badanie techniczne, która rzeczywiście jest niska.

Z racji tego, że reprezentuję organizację działającą w sferze pojazdów elektrycznych, dla porównania podam, że badanie dopuszczające stację ładowania pojazdów elektrycznych, wykonywane przez Urząd Dozoru Technicznego, kosztuje niemal 1000 tys. zł, natomiast każda godzina badania eksploatacyjnego takiej stacji kosztuje niemal 200 zł i nie wymaga sprzętu przekraczającego, jak słyszę, 2 czy 3 mln zł. Tam wystarczy sprzęt pomiarowy za kilkanaście tysięcy złoty, żeby stację zbadać, a przedstawiciel UDT kasuje 200 zł za godzinę badania eksploatacyjnego. Rzeczywiście więc coś jest nie tak w tym, że stawka jest tak bardzo niska.

Chcielibyśmy natomiast zobaczyć zakres nowelizacji, rozporządzenia ustalającego zakres badań. Chyba mamy bardzo archaiczny system. Diagnosta, np. w przypadku pojazdu z silnikiem diesla, w ogóle nie ma obowiązku przeprowadzenia diagnostyki komputerowej, co jest kluczowe. To jest dosyć powszechny proceder z uwagi na wiek pojazdu: filtr cząstek stałych jest wyprogramowywany i usuwany. Są manipulacje przy systemie dawkowania czynnika AdBlue, zaktywowany jest też system recyrkulacji spalin EGR, natomiast diagnosta nie musi podpinać pod złącze diagnostyczne, a to dotyczy przede wszystkim nowszych samochodów, które mają już złącze diagnostyczne, i bez problemu można to zrobić.

Widzę, że jest tutaj jeszcze dużo kwestii, które wymagają rozwiązania, dogadania się i ustalenia zakresu, więc są dwie ścieżki. Albo idziemy ścieżką minimum, załatwiamy sprawę transpozycji tylko w takim zakresie, w jakim wymaga tego dyrektywa, żeby już nie mieć pięcioletniego opóźnienia, ale jednocześnie z jakąś deklaracją, że siadamy do stołu w szerszym gronie i dyskutujemy na temat dalszych zmian, które moim zdaniem i z tego, co od państwa słyszę, są jednak niezbędne zarówno w ustawie, jak i w aktach wykonawczych, żeby wypracować jakiś kompromis. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, w pierwszej części swojej wypowiedzi mój przedmówca podniósł bardzo ważny wątek, wątek średniego wieku pojazdu w Polsce w porównaniu do średniego wieku europejskiego. Ja też o tym wcześniej mówiłem. Jest dobra okazja, żeby przedstawić teraz państwu inną statystykę, statystykę związaną z wynikiem negatywnym badań pojazdów, które są prowadzone przez inne kraje europejskie. Według danych, które posiadamy, na Słowacji badanie ok. 14% pojazdów kończy się wynikiem negatywnym, na Litwie to 40% pojazdów, w Niemczech to 16% pojazdów, Holandia to 8% pojazdów, Irlandia to 32% pojazdów. Jest to więc dużo więcej niż w Polsce. W Polsce jest to ok. 2–2,5%, w zależności od roku.

Przedstawię teraz ciekawą statystykę z Włoch. To też daje do myślenia. Włochy to 7% w przypadku stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez jednostkę państwową i 0,1% w przypadku SKP prowadzonych przez podmioty prywatne. Jest tam taki podział, jest tam taka możliwość. W Polsce jednostki państwowe nie mogą prowadzić badań technicz-

nych, to jest tylko i wyłącznie w domenie sektora prywatnego, natomiast we Włoszech jest taka możliwość. Z tych statystyk wynikają takie właśnie dane.

Dziękuję za ten ostatni głos. On był szerszy niż poprzednie. Od razu powiem, że nie zrobimy wszystkiego od razu. Potwierdzam, że ta ustawa, ten projekt jest minimum implementacyjnym. Do tego się zresztą zobowiązałem i dlatego praca nad tym projektem trochę trwała, bo dwa i pół roku obecnej kadencji, jeżeli chodzi o okres pracy do zakończenia go przyjęciem przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, bo później był etap będący etapem tylko i wyłącznie rządowym. Potwierdzam, faktycznie zależało nam na minimum implementacyjnym.

Jeżeli chodzi o wypowiedź pana prezesa Litwińskiego, który skupił się m.in. na Transportowym Dozorze Technicznym, jest to argument, który przypomina mi te z 2018 r., kiedy narracja była następująca: TDT potrzebuje środków finansowych na budowę nowego gmachu, na budowę nowej siedziby, dlatego do nich przekierowana zostanie opłata dodatkowa. TDT już wybudował siedzibę, jest już po inwestycji, jest otwarta, funkcjonuje. TDT nadal przynosi zyski, wykonując zakres badań, które zostały nałożone na TDT wcześniej. Teraz nakładamy nowe obowiązki, wymagające nowego wysiłku finansowego po stronie organu, stąd środki finansowe. Jako doświadczony przedsiębiorca pan prezes dobrze wie, że środki finansowe do prowadzenia działalności gospodarczej też są potrzebne. Tak samo tutaj: środki finansowe do tego, żeby przeprowadzić odpowiednią liczbę kontroli wskazaną w ocenie skutków regulacji, też są potrzebne.

Wszystkie statystyki, które podałem w prezentacji, związane z kontrolami inspekcji transportu drogowego, dotyczą, szanowni państwo, pojazdów powyżej 3,5 tony, bo one są w głównej mierze, a w zasadzie w całości kontrolowane przez inspekcje transportu drogowego. Proszę więc nie przenosić ich na pojazdy lekkie, ich jest zdecydowanie więcej. To po pierwsze. Po drugie z racji tego, że pojazdy ciężkie są eksploatowane niemalże codziennie, trwa tylko wymiana kierowców, trzeba przyznać, że przedsiębiorcy zwracają dużo większą uwagę na ich stan techniczny. Stąd ten odsetek w kontrolach szerszych niż tylko na mobilnych stacjach kontroli wynosi *circa about* 3%, natomiast jeżeli chodzi o kontrole pojazdów lekkich, to myślę, że statystyka policyjna byłaby właściwsza. Myślę, że ten odsetek jest większy.

Kwestie, które poruszył pan prezes Barankiewicz… Dziękuję, panie prezesie, za tę bardzo szczerą i rzeczową wypowiedź. Diagnostów ubywa. Drodzy państwo, to jest problem nie tylko stacji kontroli pojazdów. To jest dużo szerszy problem. Faktycznie brakuje nam fachowców w zawodach technicznych związanych z mechaniką pojazdową. Brakuje kierowców. Panie prezesie, 150 tys., tak? Takie dane są przedstawiane przez zrzeszenia przewoźników drogowych, tak że ten problem jest powszechniejszy niż tylko w ujęciu jednego zawodu.

Jeżeli chodzi o, jak to ujął pan prezes Barankiewicz, podwójne obniżenie wpływów z opłaty za badanie techniczne, te obniżenia miały miejsce w przeszłości, natomiast teraz resort cyfryzacji pracuje nad tym, aby zdjąć obowiązek ponoszenia opłaty ewidencyjnej. Wiem, że nie jest to dużo, ale po pierwsze zawsze coś zostanie, a po drugie zostanie zdjęty obowiązek, który jest nałożony w tym zakresie. Ustawa jest przed Stałym Komitetem Rady Ministrów, tak że mam nadzieję, że to kwestia miesięcy i że ona wejdzie w życie. Będzie to pewne odciążenie dla prowadzących działalność gospodarczą. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo.

Prezes zarządu PISKP Marcin Barankiewicz:

Jeśli mógłbym wypowiedzieć się ad vocem statystyki…

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Przepraszam, kto teraz zabiera głos?

Prezes zarządu PISKP Marcin Barankiewicz:

Chciałbym odnieść się do statystyk dotyczących…

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Ale kto mówi? Chwileczkę. Pan się zgłasza, i to chyba już z pół godziny. Bardzo proszę.

Prezes zarządu PISKP Marcin Barankiewicz:

Jeśli mógłbym zabrać tylko 30 sekund dotyczących badań…

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Niech pan się nie gniewa. Teraz głos zabierze pan. Jeśli starczy nam czasu, zrobimy drugą rundę, ale nie może być tak, że jedni zabierają głos dwa razy, a ktoś czeka pół godziny.

Prezes zarządu PISKP Marcin Barankiewicz:

Rozumiem, okej.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Bardzo proszę, pan prosił o głos.

Dyrektor wykonawczy w Polskim Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Michał Wekiera:

Michał Wekiera, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego. Szanowny panie przewodniczący, panie posłanki, panowie posłowie, szanowni zgromadzeni na sali, przedstawiciele rządu, uważamy, że ustawa ta chyba jest dobrym kompromisem w sytuacji, w jakiej jesteśmy. Są pewne kwestie, do których nam, jako organizacji, trudno jest się odnieść, dlatego że nie prowadzimy stacji kontroli pojazdów, i kwestia opłaty jest kwestią, do której nie możemy w zupełności się odnieść, ale wydaje się, że wymagałaby ona jakiegoś podejścia, przeanalizowania, z pewnością mając na uwadze, że to trwa już 18 lat.

Jeżeli chodzi natomiast o pozostałe kwestie, jak słuchałem, to jedną rzeczą, którą chciałbym wyraźnie powiedzieć, jest to, że obecny system na pewno nie działa dobrze. Widzieliśmy jedną ustawę, która zakończyła swój bieg w taki sposób, w jaki zakończyła. Doskonale wiemy. Teraz mamy drugą wersję, która wydaje nam się wersją kompromisową. Mamy podzielenie kwestii nadzoru, która była kwestią dość sporną, była kwestią trudną, natomiast jako przedstawiciele branży, która wprowadza na rynek nowe samochody, na pewno nie chcielibyśmy, żeby była taka sytuacja, która moim zdaniem niestety w tej chwili ma miejsce, że jest istotny rozdźwięk między wymaganiami nakładanymi na nowo rejestrowany nowy samochód a wymaganiami, które obowiązują dla samochodów używanych. Moim zdaniem mamy tutaj istotny rozdźwięk. Nie powinno tak pozostać. Niestety momentami widać to na drogach.

Co do podniesionych statystyk dotyczących nieprawidłowych badań, myślę, że trudno jest dyskutować, dlatego że wspomniane kraje, Austria czy Niemcy, wskazują, że w ponad 5%, nawet w 7% stan techniczny jest przyczyną wypadków. W Polsce, dopóki Policja publikowała statystyki, było to poniżej 1%, w związku z tym nie jestem bardzo przekonany, że jest tak dobrze, jak pokazują to statystyki. Tutaj stan techniczny nie jest uwzględniany w do końca prawidłowy sposób, tak że wydaje mi się, że rozwiązanie, które mamy obecnie na stole, jest dobrym rozwiązaniem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Bardzo proszę.

Prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS Adam Małyszko:

Dziękuję. Adam Małyszko, Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, w pierwszej części mojej wypowiedzi chciałbym odnieść się do danych, które przedstawił pan minister, które są absolutnie inne, niż te, które otrzymujemy, płacąc za te dane do CEPiK-u. Ostatnie dane, które otrzymaliśmy, są z czerwca tego roku, gdzie przez CEPiK wskazane jest, że jest 7 177 553 nieubezpieczonych pojazdów, a bez badań technicznych jest 17 159 508 pojazdów, przy czym odnosi się to do wszystkich pojazdów zarejestrowanych i odnosi się do tych pojazdów, które w tej chwili są zarejestrowane w CEPiK-u jako pojazdy archiwalne. Taką pozycję CEPiK odnotował, żeby po prostu wyłapać pojazdy, które rzeczywiście mogą być na rynku, ponieważ po pewnym okresie większość wymienionych pojazdów, w mojej ocenie w ilości 17 mln, już nie istnieje, ponieważ zostały zdemontowane

w szarej strefie. Nie wiemy, ile w posiadaniu właściciela jest fizycznie pojazdów, które nie posiadają ani właściciela, ani badań. Tego, ile porusza się po drogach bez badań, też nie wiemy. Tak samo nie wiemy, ile pojazdów porusza się bez ubezpieczenia.

To odnośnie do danych. Panie ministrze, warto byłoby zweryfikować te dane, ponieważ my za te dane płacimy i żądamy rzetelnych danych. Być może otrzymał je pan za darmo. Być może są one obarczone pewnym błędem.

Co do podwójnej opłaty za badania, nasze stanowisko jest podobne do reszty wypowiadających się. Jest to kara, która dla przedsiębiorcy, który zleca badanie, nie stanowi kosztów uzyskania przychodu. To dodatkowa praca dla księgowych, którzy będą musieli rozdzielić ten rachunek na to, co jest kosztem, czyli zapłatą za badanie, i co jest ewentualnie karą w przypadku komisów czy osób, które handlują pojazdami uszkodzonymi. Tutaj dziękuję za ukłon, bo zostało to delikatnie zmienione i pojazdy, które mają zatrzymany dowód rejestracyjny i zostały skierowane na badanie, nie będą ponosiły dodatkowej opłaty. Za to dziękuję, natomiast rzeczywiście może trzeba postarać się, żeby ta opłata była wyższa, jeżeli pojazd stał kilka lat, ale na pewno nie zgodzę się z tym, że jest to kara, bo tutaj ani przedsiębiorca, ani obywatel niczemu nie zawinił, a jest traktowany może nie jak przestępca, ale przynajmniej jako popełniający wykroczenie.

Odnośnie do stawek podam przykład stacji demontażu pojazdów. Stacje demontażu nie mogą pobrać żadnej opłaty, tak że, szanowni państwo, macie jeszcze pole przestrzeni pomiędzy stawką 99 zł a 0 zł. Podam tylko przykład. W związku z tym, że stacje demontażu pojazdów mają szereg obowiązków i co roku są na nie nakładane nowe obowiązki, rynek skurczył się już o 30%. Te stacje też wypadają. Rynek szarej strefy jest tak duży, że nie jesteśmy w stanie konkurować, tak samo jak rzetelne stacje kontroli pojazdów nie będą w stanie konkurować z tymi, którzy stawiają pieczątki bez przeglądu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora biura Związku Powiatów Polskich Grzegorz Kubalski:

Dzień dobry państwu. Grzegorz Kubalski, zastępca dyrektora biura Związku Powiatów Polskich. Reprezentuję akurat trochę inną część, jeżeli chodzi o stronę społeczną, która wypowiada się w dniu dzisiejszym.

Jak pan minister może doskonale potwierdzić, projekt ten był przedmiotem bardzo długich i zażartych prac. Jego historia jest już zresztą dostatecznie długa. Na dobrą sprawę wydaje się, że punktem sporu jest to, że co prawda wszyscy mamy na celu zadbanie o poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zmiany, które zagwarantują, że stan techniczny pojazdów poruszających się po naszych drogach będzie coraz lepszy, natomiast mamy bardzo różną wizję tego, jakie działania należy podjąć, ażeby uzyskać cel, o którym przed chwilą powiedziałem. Najlepiej zresztą świadczą o tym wypowiedzi, które pojawiały się przed chwilą od przedstawicieli poszczególnych organizacji zrzeszających podmioty związane z systemem badań technicznych pojazdów.

Faktycznie, tak jak powiedział pan minister, ostatecznie Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego po długich dyskusjach wyraziła opinię pozytywną dla projektu, natomiast warto podkreślić jedną rzecz. Opinia pozytywna była związana z faktem, że rozwiązania, które znalazły się w obecnym kształcie ustawy, w dostatecznym stopniu chroniły interes samorządu terytorialnego, natomiast cały czas pozostawały w projekcie takie zagadnienia, które konsekwentnie podnosiliśmy, które naszym zdaniem mogłyby być zdecydowanie lepiej uregulowane, w szczególności biorąc pod uwagę bezpieczeństwo poszczególnych podmiotów, które w tym systemie funkcjonują.

Przykładowo, jednym z rozwiązań, które były przez nas bardzo konsekwentnie podnoszone, było jasne rozdzielenie zakresu nadzoru administracyjnego i zakresu nadzoru technicznego, który mógłby być w gestii TDT, ale wyniki związane ze sprawowaniem nadzoru technicznego trafiałyby do oceniania przez organ administracji publicznej poziomu ogólnego, a więc w tym przypadku do starosty, i ewentualne sankcje, zarówno wobec przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, jak i wobec diagnostów, byłyby wymierzane właśnie na poziomie samorządu terytorialnego.

Takie rozwiązanie ostatecznie nie znalazło się w ustawie. Mamy daleko idące wątpliwości czy pozostawienie funkcji prokuratora i sędziego w ręku jednego organu jest rozwiązaniem optymalnym, natomiast na dobrą sprawę jest to problem, który jest poza samą problematyką samorządu terytorialnego jako takiego.

Z ogromnym zainteresowaniem deklarujemy więc swój udział w pracach podkomisji i przy różnych poszczególnych przepisach, gdzie ewentualnie bylibyśmy skłonni dyskutować w poszukiwaniu optymalnego rozwiązania. Istotne jest natomiast to, jaki punkt wspólny znajdzie między sobą resort odpowiedzialny za projekt i przedstawiciele poszczególnych organizacji, którym bardzo mocno kibicujemy, jeżeli chodzi o osiągnięcie celów, które są niezbędne dla funkcjonowania systemu. Dotyczy to w szczególności tego, co było już niejednokrotnie podnoszone przez moich przedmówców, mianowicie kwestii wysokości opłat za badania techniczne pojazdów. Dla nas znowu jest to kwestia, która nie dotyczy bezpośrednio nas jako samorządu terytorialnego, ale dotyczy pośrednio, bo w chwili obecnej, sprawując nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, jesteśmy w stanie dostrzec problemy, które wynikają z coraz gorszych wyników finansowych realizacji tej działalności. Co za tym idzie, w pełni widzimy konieczność zajęcia się problematyką opłat. Mamy nadzieję, że również ta kwestia w taki czy inny sposób będzie mogła wybrzmieć, bo bez niej samego systemu nie da się poprawić, bo nie tylko i wyłącznie uszczelnianie przepisów, zwiększanie różnego rodzaju mechanizmów kontroli krzyżowej czy dawanie dodatkowych kompetencji TDT ma szansę poprawić obecną sytuację. Potrzebne są tu również odpowiednie bodźce ekonomiczne.

Chciałem dodać państwu ten komentarz, żeby było w pełni jasne, jakie stanowisko jest zajmowane przez stronę samorządową. Deklarujemy aktywny udział w dalszych pracach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś? Pan chyba jeszcze nie zabierał głosu, więc bardzo proszę.

Prezes zarządu Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej Rafał Sosnowski:

Dzień dobry. Rafał Sosnowski, prezes Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej, jednocześnie członek zarządu Europejskiego Stowarzyszenia Wyposażenia Warsztatowego.

Szanowni państwo, panie przewodniczący, chciałem podnieść trzy kwestie, ale jedna z ostatnich wypowiedzi trochę zmobilizowała mnie do tego, żeby były to cztery kwestie. Kwestia pierwsza jest taka. Pan minister powiedział, że stacje się budują, że powstaje ich kilkanaście w ciągu tego półrocza. Jako STM wyposażamy te stacje. Chciałbym powiedzieć panu ministrowi, jakie stacje się budują. Nie wiem, czy pan minister posiada tego typu dane. Po pierwsze budują się stacje przy dealerstwach, po drugie budują się stacje przy dużych firmach, firmach transportowych, ale nie tylko. To są ci, którzy inwestują i powodują ten wzrost, natomiast likwidują się – i to bardzo dużo, jak powiedział pan prezes Barankiewicz, w pierwszym półroczu jest to sto pięćdziesiąt kilka stacji kontroli pojazdów – stacje małe, rodzinne, prowadzone w małych miejscowościach. To jest najczęstsza przyczyna: przyczyna ekonomiczna.

Idąc tokiem myślenia pana ministra odnośnie do ceny, że podniesienie ceny za badania techniczne spowoduje spadek jakości badań, a tak to zrozumiałem… Nie? Ilości stacji kontroli, a w przełożeniu wzrost liczby stacji kontroli ma powodować spadek jakości badań. Tak zrozumiałem. Jeżeli nie…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Prezes zarządu STM Rafał Sosnowski:

Okej, dobrze. Jeżeli bez tego ostatniego, to przepraszam. Chciałem tylko zwrócić uwagę, że stacji, które pan minister przywoływał jako statystyki dużej ilości negatywnych wyników badań, i w Holandii, i w Niemczech jest wielokrotnie więcej na liczbę zarejestrowanych pojazdów niż w Polsce, ale tam system ten wygląda inaczej, podobnie jak we Włoszech, do których odniosę się na samym końcu.

Jako STM od kilkunastu lat promujemy i prosimy o zastanowienie się, czy nie zrobić kontroli elektronicznej, jak zostało to zrobione z JPK, czyli z Jednolitym Plikiem Kontrolnym. Tak, zdjęcia, które ministerstwo proponuje wprowadzić, są krokiem w dobrą stronę i jak najbardziej to popieramy. To jest to, co może usprawnić, ale pod jednym warunkiem. To musi być przechowywane centralnie, to musi być Centralna Ewidencja Pojazdów, albo nie wiem, ministerstwo, albo TDT. To nie może być przechowywane na serwerach stacji kontroli pojazdów. To jest nasze zdanie w tym temacie. To musi być jakiś centralny serwer.

Czy te zdjęcia pomogą? Na pewno pomogą, ale jeżeli mamy zdjęcia, to czemu nie archiwizować wyników pomiarów z najważniejszych urządzeń po to, żeby te badania były rzetelne? Jeżeli przechowujemy pliki ze zdjęciami, które to pliki są wielomegabajtowe, możemy przechowywać również pliki PDF.

Temat trzeci to ten finansowy. Nie będę powtarzał statystyk, nie będę powtarzał tego, co zostało tu powiedziane. Chciałem powiedzieć tylko jedno. Dzisiaj widzimy, jak stacje tną koszty, a te koszty to przeglądy urządzeń, wymiany urządzeń, serwisowanie urządzeń. Naprawdę następna grupa stacji jest na krawędzi zamknięcia. Jestem przekonany i myślę, że mogę założyć się o dużą sumę pieniędzy, że liczba stacji będzie spadała. To jest oczywiście ekonomiczne, a, co za tym idzie, nowi ludzie nie garną się do zawodu diagnosty ze względów finansowych. Dzisiaj zawód diagnosty naprawdę nie jest zawodem postrzeganym tak jak kiedyś, tak atrakcyjnym jak kiedyś.

Punkt czwarty, który dołożyłem na samym końcu, to Włochy. Pan minister powiedział, że na stacjach prywatnych we Włoszech jest 0,1%, a na stacjach publicznych jest tych procent nie pamiętam, ile.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

7%.

Prezes zarządu STM Rafał Sosnowski:

Chyba więcej? Okej, jeżeli tam jest 7%, a tu jest 0,1%, to odnoszę się tylko do 0,1%. Tak, jest taka możliwość, natomiast chciałem zwrócić uwagę na system, na to, jak to działa. Tam samochód przyjeżdża do warsztatu samochodowego, badanie techniczne rozpoczynane jest rano i badanie techniczne kończone jest w ciągu jednego dnia roboczego. To powoduje, że w ciągu jednego dnia roboczego badanie musi być zamknięte. Jeżeli pan minister wziąłby z tej samej statystyki dane odnośnie do ilości usterek odkrytych na stacji i ich usunięcia, to tam jest to ok. 30%. Tyle z mojej strony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Był jeden głos ad vocem. Bardzo proszę.

Prezes zarządu PISKP Marcin Barankiewicz:

Tak. Marcin Barankiewicz, Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów. Poniekąd też odniosę się do statystyk i do słów pana ministra. Bardzo często przy stacjach kontroli pojazdów przywoływane są w Polsce tylko wyniki badań negatywnych, trzeba natomiast zauważyć, że diagnosta ma obecnie możliwość stwierdzenia trzech rodzajów usterek: drobnej, istotnej i stwarzającej zagrożenie, a za chwilę będzie stwierdzał usterki drobne, poważne i niebezpieczne.

W zeszłym roku na stacjach wykonaliśmy 19,5 mln badań. Rzeczywiście usterki negatywne to jest 2,26%, czyli 440 tys. badań, ale w ogólnej liczbie badań diagności stwierdzali usterki drobne. Tych usterek stwierdzili prawie 1,5 mln, czyli 7,19%, zatem wszystkie badania techniczne ze stwierdzonymi usterkami na koniec zeszłego roku to było 9,45%. Myślę więc, że trzeba podawać pełne dane: nie tylko te dotyczące badań negatywnych, ale ogólne liczby usterek stwierdzonych na polskich stacjach kontroli pojazdów.

Obecne rozporządzenie dotyczące procedury badań w wielu przypadkach pozwala diagnoście na wybór pomiędzy rodzajem usterki: czy jest drobna, czy istotna, i z tego też wynikają te statystyki. Dopiero zmiana rozporządzenia procedury badań, na którą czekamy – myślę, że lada dzień powinna być opublikowana – zmienia też załącznik nr 1. Tam poszczególne klasyfikacje usterek będą już przypisane do jednej kategorii: albo będzie to usterka drobna, albo poważna, albo niebezpieczna. Nie będzie już wyboru

pomiędzy jedną a drugą. Chciałbym więc, żeby mówić kompleksowo o ilości stwierdzonych usterek, nie tylko tych negatywnych, ale również drobnych.

Co do tej złotówki, bardzo cieszymy się, że resort cyfryzacji znosi opłatę ewidencyjną, tylko że największym beneficjentem tej zmiany będzie tak naprawdę obywatel, bo pobieramy tę złotówkę od obywatela, musimy przekazać ją na fundusz centralny, wysłać sprawozdanie, co miesiąc rozliczyć się. Ta biurokratyczna otoczka rzeczywiście jest od nas znoszona, ale przy okazji wprowadzenia opłaty za badanie po terminie znowu zostaniemy obarczeni sprawozdawczością bardzo zbliżoną do tej, która za chwilę będzie likwidowana, z opłatą ewidencyjną, na rzecz pobierania opłaty za badanie po terminie. Myślę, że warte rozważenia jest też to, że jeden resort znosi z nas te bariery, znosi problemy fiskalne związane z tym, jak księgować opłatę ewidencyjną na paragonie z podwójną stawką VAT-u czy z zerową. Zawsze były z tym problemy.

Równocześnie projekt przewiduje, że za chwilę nałożymy sobie nowy problem związany z opłatą za badania po terminie. Też nie wiadomo, w jakiej wysokości przekazywać ją do TDT. Trzeba pamiętać, że przychodem przedsiębiorcy jest netto, nie brutto. Zakładam, że jak będzie kara dla TDT, to w systemie brutto będzie równać się netto, czyli 98 zł, i znowu pojawi się problem przedsiębiorcy związany z tym, jak tę opłatę ma księgować w dokumentach i jak przekazać tę karę do TDT. Tyle tytułem ad vocem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan minister.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, porównując wyniki badań negatywnych z Europy do tych w Polsce, porównywałem, no właśnie, te negatywne, czyli można powiedzieć, że porównywałem jabłka do jabłek. Nie szafowałem tymi danymi według własnego uznania, tylko zawsze mówiłem o wynikach negatywnych, jeżeli chodzi o wyniki badań realizowanych zarówno w Polsce, jak i w innych krajach europejskich.

Zacznę od pierwszego pytania w tej sekwencji pytań, o różnice rozbieżności między liczbą 17 mln pojazdów a liczbą 7 mln pojazdów. Faktycznie według wyliczeń z CEP-u pojazdy archiwalne stanowią ok. 10 mln pojazdów, czyli są to pojazdy, które nie powinny podlegać badaniom na stacji kontroli pojazdów.

Jeżeli chodzi o wypowiedź pana mecenasa Kubalskiego i kwestię nadzoru, to z tymi jednostkami samorządu terytorialnego, jak wskazała Najwyższa Izba Kontroli, też jest różnie, jeżeli chodzi o kontrole, do której są uprawnione. Co prawda część starostw posługuje się Transportowym Dozorem Technicznym, tak że tam kompetencje kontrolne po części są już stworzone, powtarzam: po części, natomiast nawet jeżeli TDT w protokole przekazania do starostwa widzi jakieś uchybienia, to decyzją starosty jest, co z tymi uchybieniami zrobić. To jest jego wola, jego decyzja. Były sytuacje, w których TDT w kolejnym roku w ramach porozumienia został ponownie poproszony o taką kontrolę i wykrył te same uchybienia, co rok wcześniej, tak że nie zmieniło się nic. Stąd nasza pierwotna decyzja z 2018 r., żeby ten nadzór wzmocnić i całkowicie przekazać do TDT, natomiast teraz w ramach uzgodnień, w ramach zrozumienia strony samorządowej podjęliśmy decyzję o tym, aby kontrole nad stacjami kontroli pojazdów jako tymi, które są działalnościami gospodarczymi, zostawić starostwom, a same badania techniczne przekazać już do TDT.

To chyba tyle, jeżeli chodzi o główne wątki, które zostały poruszone przez panów w tej sekwencji pytań. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos? Bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050) – spoza składu podkomisji:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, Wysoka Komisjo, wielce szanowni goście, myślę, że jesteśmy po bardzo pouczającej dyskusji dotyczącej tego projektu. Jestem przekonany, że dyskusja ta w końcu ministerstwu uświadomiła, że nie jest to projekt tak wspaniały, jak do tej pory był rysowany. Przypomnę, że był on rysowany na różnych etapach, przez wiele ostatnich lat, łącznie z tym, że bodajże w okolicach maja

przeprowadzono medialne przygotowanie, właśnie opierając się na danych niemieckich, żeby wytłumaczyć obywatelom, dlaczego ten system będzie powodował likwidację małych stacji, zwłaszcza w mniejszych miejscowościach.

Po tej dyskusji widzimy też oczywiście, że zdania są podzielone. Zupełnie inaczej mówi o tej ustawie ta część, gdzie stacja jest pewnym dodatkiem do szerokiego biznesu, chociaż nie we wszystkich przypadkach, a zupełnie inaczej mówią o tym przedstawiciele wielu stacji kontroli pojazdów rozsianych po całej Polsce, nie bez przyczyny. Mówię tutaj zwłaszcza o mniejszych miejscowościach, bo tam rzeczywiście jest tak, że albo stacja zostanie i będzie mogła funkcjonować, albo na ten przegląd trzeba będzie po prostu pojechać do większego miasta. Wydaje mi się, że to nie powinno tak wyglądać.

Mówiąc o kontekście ustawy, pan minister powoływał się na wiele różnych informacji, wiele różnych danych. Część została już podważona przez moich szanownych przedmówców. Chcę jednak wrócić do kontroli, które przeprowadza inspekcja transportu drogowego. Wszyscy przecież wiemy, że te kontrole dotyczą pojazdów lub zestawu pojazdów powyżej 7,5 tony. Mało tego, przecież pan minister Gajadhur na spotkaniach z branżą transportową zawsze powtarza, że to jest mniej więcej pół na pół. Nie wiem, jaka jest prawda, ale minister powtarza, że połowa kontroli dotyczy pojazdów polskich, połowa dotyczy zagranicznych. Jeżeli więc w takiej formule z pojazdów typowanych do kontroli, czyli wykazujących na pierwszy rzut oka inspektorów, którzy są przecież doświadczonymi inspektorami, którzy z niejednego pieca chleb jedli…

Jeżeli więc z wytypowanych do kontroli pojazdów, które wzbudzają wątpliwości, w 2021 r. zatrzymuje się zaledwie 36% dowodów rejestracyjnych, to uważam, że to świadczy raczej jak najlepiej o tym, jakie badania te pojazdy wcześniej przeszły, i o tym, że zostały one przeprowadzone zgodnie z przepisami. Inaczej 100% pojazdów, które zostały zatrzymane, po prostu utraciłoby prawo jazdy. Chyba że jest tak, że rozporządzenie, które wydało ministerstwo, nie do końca odpowiada współczesnym wymaganiom w zakresie stanu technicznego pojazdów i opierając się na przepisach resortowych, po prostu tego prawa jazdy nie można zabrać. To jest możliwe, dlatego że jakiś czas temu miała miejsce dyskusja na temat np. egzaminów na prawo jazdy i tego, dlaczego mają tak niską zdawalność.

Szanowni państwo, to jest bardzo proste. Jest tabela, którą publikuje ministerstwo, i egzaminator daje zgodnie z tą tabelą albo wynik pozytywny, albo wynik negatywny. To jest bardzo ściśle określone. Jeżeli więc przepisy przewidują odebranie dowodu rejestracyjnego w konkretnych przypadkach, to po prostu w konkretnych przypadkach dowód zostaje zatrzymany. Jeżeli dana sytuacja nie jest opisana w przepisach, to takiej reakcji nie ma. Być może pierwszym krokiem, który ministerstwo powinno podjąć, żeby podnieść poziom badań technicznych, to samorefleksja nad tym, jakie akty prawne w randze rozporządzenia są publikowane i czy odpowiadają one aktualnym warunkom wynikającym ze zmian, które dzieją się na rynku pojazdów.

Chcę również dotknąć TDT. Rzeczywiście jest bowiem tak, że liczba diagnostów, którzy są dostępni na rynku, maleje. Należy jednak zadać pytanie, czy nasz centralny urząd zajmujący się dozorem transportowym jest w stanie i odpowiednio wypełnia swoje ustawowe powinności. Należałoby zadać pytanie, czy egzaminy są organizowane odpowiednio często, czy są prowadzone tylko w Warszawie, czy może w całym kraju. Wydaje mi się, że odpowiedź na te pytania jest porażająca i że niestety egzaminy zostały zcentralizowane. Egzaminy organizowane są nie tak często, jak trzeba.

W związku z tym jest podstawowe pytanie. Czy TDT w ogóle radzi sobie z wypełnianiem obecnych obowiązków i czy TDT będzie w stanie poradzić sobie z nowymi obowiązkami? Nie mówię już o tym, że TDT prowadzi przecież kontrole na zlecenia wielu starostw, więc już dzisiaj powinien mieć bardzo istotny wpływ na to, jak te badania są przeprowadzane. Jeżeli ministerstwo twierdzi – to słowa pana ministra i uważam, że pan minister powinien za to przeprosić, a jeszcze nie przeprosił – że badania są przeprowadzane jak w „Reksiu”, czyli tak, że przybija się pieczątki, jeżeli te badania nadal przeprowadzane są w sposób taki, który jest niezgodny z przepisami, to sporą część odpowiedzialności ponosi ten, kto dzisiaj wypełnia te kontrolne obowiązki, a wielu przypadkach jest to również TDT.

Chciałem zapytać pana ministra, czy w ogóle analizowany był jakikolwiek obszar działalności TDT właśnie w obszarze umów z niektórymi starostwami, gdzie TDT przejął czynności kontrolne. Myślę, że należy też zapytać o finansowanie całego systemu, bo podzielam opinie wielu moich szanownych rozmówców, którzy mówili o tym, że wysoki poziom wymaga niestety również odpowiedniego finansowania. Zresztą w ustawie 250 mln zł pójdzie do TDT. Moim zdaniem jest to przejaw absolutnie niedopuszczalnego działania lobbystycznego.

Panie ministrze, czy była w ogóle rozważana jakakolwiek formuła dofinansowania obszaru kontroli, który dzisiaj ma miejsce w starostwach? Czy było rozważane wzmocnienie finansowe? Do tej pory samorządy pozbawiane są tego finansowania. Jest coraz mniej na podstawową działalność. Część tych ubytków jest rekompensowana w postaci pewnej puli i posłowie jeżdżą później z różnymi tabliczkami, mówiąc, że gminy mogą dostać tyle i tyle, ale to jest z boku. Mówię o podstawowej części wynikającej z udziału podatków. Mówiąc wprost, ten udział maleje od siedmiu lat na skutek przyjmowania konkretnych ustaw. Czy była jakakolwiek refleksja na ten temat, czyli temat tego, jak finansowo wzmocnić starostwa, które de facto ten nadzór prowadzą, w taki sposób, aby były środki na wykonywanie nadzoru w sposób wzmacniający ten system, a nie jako dodatkowe zadanie?

Oczywiście pytanie to dotyczy też drugiej części, o której mówili panowie przedsiębiorcy, czyli środków, które stacje kontroli pojazdów otrzymują z tytułu przeprowadzanych badań. Przypomnę, że jest teraz projekt ustawy dotyczący ośrodków egzaminowania i ministerstwo też chowa głowę w piasek. W tym projekcie ustawy ośrodki egzaminowania będą mogły być dofinansowane ze środków samorządowych. To jest chowanie głowy w piasek i brak umiejętności wzięcia odpowiedzialności za to po wygranych wyborach. Jeżeli wygrali państwo wybory, jeżeli staraliście się o zaufanie obywateli, to nakłada to na was poważne obowiązki dotyczące tego, jak funkcjonuje państwo. System kontroli pojazdów dzisiaj dyszy. Wszyscy widzimy, że dyszy, bo nikt tutaj nie podważył potrzeby wzmocnienia tego systemu zarówno w sferze dostosowania do aktualnych wyzwań, jak i w sferze finansowej. Wszyscy widzimy, że ten system wisi na ostatnich włoskach.

Mam poczucie, że ministerstwo nie chce wziąć odpowiedzialności i próbuje to zrobić taką ustawą, która ma stworzyć coś, co da pieniądze TDT, co wszyscy wiemy. Ale czy coś wniesie? Moim zdaniem nie. Ta ustawa nie poprawi tego systemu, ponieważ przepisy, które są tam zawarte, nie spowodują nagłej, nie wiadomo jakiej zmiany. Dzisiaj TDT egzaminuje, prowadzi egzaminy w stosunku do diagnostów. Jeżeli jest to jakiś problem, to wydaje się, że coś tu jest nie tak również z egzaminami. Ta ustawa wzmacnia kompetencje TDT. Czy to jest dobra droga? Ktoś tutaj mówił o inspektorach transportu drogowego, że oni posiadają kompetencje. Rzeczywiście, oni posiadają kompetencje i być może gdyby to poszło w tym kierunku, dzisiaj mówilibyśmy: „Okej, trafia to do ludzi, którzy się na tym znają”, natomiast wydaje mi się, że jeżeli popatrzymy na dotychczasową działalność tej instytucji, ona nie daje gwarancji na to, że dzięki tej zmianie system ulegnie polepszeniu, po prostu, najzwyczajniej w świecie.

O tym rozmawialiśmy także przed poprzednią ustawą i było dokładnie to samo. Jedna instytucja państwowa miała otrzymać środki i to była najważniejsza część tej ustawy. Gdyby było inaczej, państwo by się z tego wycofali. W tej ustawie znowu widzimy jednak, że środki finansowe idą do TDT. To się po prostu nie uda. Ta zmiana nie wniesie nic dobrego, nic nowego.

Panie przewodniczący, nasze zdanie wyrażaliśmy w trakcie debaty i podczas pierwszego posiedzenia. Bardzo dziękuję, że strona społeczna miała dzisiaj możliwość zabrania głosu, bo padło tyle merytorycznych, praktycznych uwag, które skomplikowałyby funkcjonowanie tego systemu po przyjęciu ustawy. Wydaje się, że dzisiaj ministerstwo stoi przed wielkim wyzwaniem, jak temu podołać. Nie wiem, czy jest możliwa taka zmiana ustawy, żeby wszystkie uwagi, które tutaj padły, żeby zwłaszcza zagrożenia dla małych i średnich polskich przedsiębiorstw, które były budowane od wielu, wielu lat…

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Mogę prosić o jakieś *clou*?

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050) – spoza składu podkomisji:

…a które dzisiaj m.in. tą ustawą – zmierzam do końca, panie przewodniczący – są stawiane w coraz gorszej sytuacji, zwłaszcza w związku z tym, co dzieje się w tym otoczeniu z energią, z innymi kosztami, to podwyżka płacy minimalnej od stycznia itd… Przecież to wszystko będzie działało na te stacje.

Pytanie, czy ministerstwo się obudzi, czy jest w ogóle przestrzeń na to, aby cokolwiek tutaj zmienić. Osobiście jestem zdania, że będzie bardzo ciężko, natomiast apeluję do ministerstwa o opamiętanie, bo to jest moment, w którym powinni się państwo zatrzymać, siąść do rozmów z branżą i przyjąć rozwiązania, które nie będą skutkowały tym, że połowa tych stacji w przyszłym roku albo za dwa lata upadnie, a taki będzie efekt waszej działalności. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Sośnierz.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Czy mogę od razu odpowiedzieć na ostatni wątek? Możemy się założyć, panie pośle, że połowa stacji kontroli pojazdów, gdy ta ustawa wejdzie w życie, nie upadnie. Publiczny zakład? Widzi pan, ostatnie pana zdanie jest warte tyle samo, ile cała pańska wypowiedź.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050) – spoza składu podkomisji:

No tak, prawdopodobnie tak samo jak pańskie słowa na temat pozytywnej opinii ze strony samorządu…

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

No dobra: Czy zakład jest przyjęty, czy nie?

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050) – spoza składu podkomisji:

…czy pozytywnej opinii ze strony rzecznika małych i średnich przedsiębiorców, której nikt nie widział.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Jak chłop z chłopem: Zakład jest przyjęty, czy nie? Halo?

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050) – spoza składu podkomisji:

Panie przewodniczący, pan wie, że w dyskusji padają różne słowa. Panie ministrze, możemy się założyć. Jeżeli uważa pan, że żadna stacja nie upadnie w wyniku przyjęcia tych przepisów, to mogę się z panem założyć, że stacje będą upadać. To, czy to będzie 10% czy 50%, niestety ma drugorzędne znaczenie. Ważne jest to, że dzisiaj pcha pan przez Sejm przepisy, które spowodują upadek. Nawet jeżeli byłoby to 5%, to ja zawsze będę walczył o 5% polskich firm, po prostu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dobra. Pan poseł Sośnierz.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:

Spróbuję się odnieść do kilku rzeczy, które tu padły. Pan minister powiedział, że póki co stacje te jeszcze się opłacają. Zgodnie z dewizą rządu, która brzmi: „Co by tu jeszcze spieprzyć?”, wyprawiamy się na nowe terytorium, które jeszcze działa, po to, żeby przestało działać. To jest wyprawa łupieżcza. Jak wikingowie co roku wypływali na wiosnę, żeby złupić jakąś wioskę, tak i rząd. Niestety zaletą wikingów było to, że ich wyprawy zdarzały się rzadziej niż te rządowe.

Mamy dziurę. Pan minister stwierdza, że mamy rzekomą lukę między pojazdami, za które opłacone jest OC, a tymi, które przechodzą badania techniczne. Jest dokładnie odwrotnie, w drugą stronę. Mamy lukę złodziejską. Część ludzi jest zmuszana do niesprawiedliwego haraczu na rzecz ubezpieczycieli za pojazdy, którymi nie jeździ, których nie użytkuje. Tu mamy lukę, taką, że np. muszę w tej chwili płacić za dwa pojazdy, którymi nie jeżdżę, bo nie mogę, bo one są zepsute. To jest moja sprawa, dlaczego ich nie naprawiam, żeby mnie pan tutaj nie egzaminował po raz kolejny. To jest moja sprawa, dlaczego ich nie naprawiam. Nikomu nic do tego. Kupiłem sobie, nie jeżdżę, a muszę płacić.

Miliony ludzi, może nie miliony, bo zaraz pan się przyczepi i będziemy się zakładać, może setki tysięcy ludzi są zmuszane do płacenia OC za jakąś starą przyczepę, za jakieś auto, które trzyma z sentymentu. To w tę stronę mamy lukę. Jeden obowiązek niesprawiedliwie nałożony na obywateli nie jest usprawiedliwieniem kolejnego niesprawiedliwego obowiązku, który teraz ma być wyrównany w imię rzekomej luki. Tę lukę możemy zdefiniować wyłącznie jako różnicę między tym, co pan minister chciałby, żeby instytucje państwowe zbierały od obywateli, a tym, co zbierają faktycznie. Jeśli tak zdefiniujemy lukę, to ona niewątpliwie istnieje i obawiam się, że rozmiary ma nieskończone.

Jaka metodologia przyświeca więc ustaleniu tej luki? Pan minister powiedział to najlepiej: „W moim odczuciu ta luka istnieje", czyli nie ma żadnych badań, są wyłącznie jakieś domniemania, które pan postawił, zestawiając dwie liczby. W pana odczuciu coś tu nie bardzo, bo tych pojazdów chyba trochę jeździ. Gdzie są badania? Zróbcie takie, wyrywkowe badania, kierując na nie ileś, np. tysiące, pojazdów. Jak się potwierdzi to, czy faktycznie jeżdżą, czy nie jeżdżą? Jakie dane za tym przemawiają? Samo tylko porównanie jakiegoś zbioru aut, które mają opłacone OC, ze zbiorem aut, które nie mają opłaconych badań, wcale o tym nie świadczy. To są wyłącznie pańskie domniemania, że mamy jakąś lukę aut, które jeżdżą. Pewnie jakieś się zdarzają, ale, znowu, nie ma żadnego powodu, żebym np. ja za moje niejeżdżące auto płacił tylko dlatego, że ktoś być może jeździ swoim nieopłaconym, niezbadanym autem. To nie jest odpowiedzialność zbiorowa. Nie mam zamiaru płacić za czyjeś błędy. To ten człowiek niech zapłaci. Niech pan minister go złapie, wskaże go, a nie robi tak, że mam teraz płacić kolejną opłatę, która jest bez sensu.

Powodów, dla których tej opłaty się nie płaci, może być mnóstwo. Może być tak, że ktoś np. wyjechał za granicę, nie użytkuje tego auta, bo nie ma jak go użytkować, może jest ciężko chory, umierający, może nie stać go na naprawę tego auta, bo czasami naprawa może być bardzo kosztowna. To rejestrowanie, o którym pan minister wspominał, jest tylko z określonych przypadków. Już na etapie procedowania wyliczałem panu różne przykłady, których tam nie ujęliście. To np. zatarcie silnika. To jest bardzo kosztowna naprawa, która nie jest w tym wyliczona. Powiedział pan, że może na etapie Senatu dodamy tę poprawkę. U nas oczywiście odbyły się trzy czytania w dwa dni, więc nie zdążyliśmy przygotować poprawki, więc powiedział pan: „Może poprawimy w Senacie". Nie poprawiliśmy.

Nadal nie ma takiej możliwości, poza tym możliwość wyrejestrowania jest tylko czasowa. To tu jest błąd, tu jest luka: nie mogę po prostu przyjść i powiedzieć, że już nie chcę tym autem jeździć i je wyrejestrowuję. Powinienem mieć takie święte prawo, bo to jest moja sprawa, czy jeżdżę autem, czy nie. Może być brak części. To auto może pechowo zepsuć się w dniu poprzedzającym przegląd i naprawa może trwać trzy miesiące, a nie miesiąc. Może tak być? Może być brak części, może to być bardzo skomplikowana naprawa, to może trwać. Dlaczego ktoś ma być za to karany? Pojazd może być zatrzymany np. przez jakieś służby.

Ostatnio rozmawialiśmy o przykładzie przedsiębiorcy, który został ukarany za nie swoje winy, za to, że prowadził wypożyczalnię samochodów, bo ktoś użył samochodu niezgodnie z prawem. To było zresztą drobne przekroczenie, ale zupełnie niemające wpływu na działalność tego przedsiębiorcy. Na to przedsiębiorca nie miał wpływu. Ten pojazd został zatrzymany. Do dzisiaj, przez dwa lata, trzymany jest na parkingu. Teraz zgodnie z tym on nie dość, że musi spłacić OC, niesprawiedliwie, nie mogąc użytkować auta, bez żadnej swojej winy, będzie musiał zapłacić za badania techniczne albo karę za brak ich wykonania, bo przecież nie może tym autem pojechać, bo auto jest zabezpieczone na parkingu. Nie może tego zrobić, po prostu. Dostanie znowu karę za nieswoje winy.

Zycie jest skomplikowane. Pan przewodniczący zdziwił się tym, jak głupie mamy przepisy, np. tym, że nie można wyjechać autem na jazdę testową, bo regulujemy mnóstwo rzeczy na sztywno. Całą złożoność życia próbujemy opisać za pomocą ustaw i tak to się potem kończy, że nie pomyśleliśmy o tym, że w związku z tym nie będzie się dało zrobić jazdy próbnej, a teraz nie pomyśleliśmy o tym, że za chwilę to auto w ogóle nie będzie mogło przejść przeglądu. To jest skutek nadregulacjonizmu. To jest skutek tego, że próbujecie żąć tam, gdzie nie posialiście. To jest podstawowy problem, że motywacja

tak naprawdę jest fiskalna. Ideologię, że robi się to dla bezpieczeństwa, jakoś się do tego dorabia, ale tak naprawdę chodzi o to, żeby wycisnąć więcej pieniędzy z obywateli. Teraz nie muszą płacić, bo nie ma sankcji za niezrobienie tego badania, a teraz będą musieli. To jest podstawowa sprawa.

Kolejna sprawa jest czysto legislacyjna. Mam pytanie do Biura Legislacyjnego. Nowe przepisy wprowadzają pojęcie „wyznaczonej daty". To pojęcie jest obecne tylko w nowych przepisach, chyba że źle poszukałem, to proszę mnie poprawić. Nigdzie w tych przepisach nie jest to zdefiniowane. Domniemanie, że wyznaczoną datą jest data upływu terminu ważności, jest tylko domniemaniem, tak? Tego nigdzie nie ma w ustawie. Czy moja wątpliwość jest słuszna? Proszę o interpretację.

Pan minister powołuje się na to, że jest to wdrożenie dyrektywy. Już wypomniano, że wdrożenie dyrektywy mogłoby odbywać się dużo skromniejszymi środkami i jest niestety tak, że mamy dwa nieszczęścia. Nie dość, że co chwilę spadają na nas durne dyrektywy, to jeszcze rząd każdą durną dyrektywę traktuje jako pretekst do tego, żeby wsadzić swoje trzy grosze i uchwalać kolejne złe przepisy. Jak nie z jednej, to obrywamy z drugiej strony.

To chyba tyle, jeśli chodzi o moje uwagi. Przede wszystkim chciałbym dowiedzieć się, dlaczego nie wykonano żadnych realnych badań, które dowodziłyby, że zjawisko naprawdę istnieje, że jest poważne i że wymaga interwencji ustawodawczej, i dlaczego jako człowiek, który nic nikomu nie zawinił, mam płacić jakieś kolejne opłaty za cudze winy.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Pan poseł, bardzo proszę.

Poseł Stefan Krajewski (KP):

Chcę krótko zapytać pana ministra, jak wygląda kwestia możliwości zrobienia badań technicznych poza stacją kontroli pojazdów. To był głos Krajowej Rady Izb Rolniczych. W wielu wnioskach rolnicy zwracali się o to, że mają dzisiaj po kilka ciągników, przyczep, które wymagają przeprowadzenia kontroli, i jest to specjalny wybór do stacji kontroli pojazdów. Czy byłaby możliwość, żeby zrobić to, kiedy mobilnie przyjeżdża do gospodarstwa? To rozwiązanie funkcjonuje w wielu krajach. W 2018 r. ministerstwo odpowiedziało, że w związku z tym, że prace nad projektem ustawy zostały przerwane, w sposób oczywisty odchodzi się od tego rozwiązania. Dzisiaj nigdzie nie znalazłem tej możliwości, a jest to problem, który rolnicy mimo wszystko zgłaszają. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Pan minister zabierze głos?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak, zabiorę. Odpowiadając na ostatnie pytanie, powiem, że ta propozycja, ta zmiana była w ustawie w poprzedniej kadencji, tylko że tamta ustawa została wstrzymana, jeżeli chodzi o swoje prace. Nie ma jej w tej ustawie, ponieważ, powtarzam raz jeszcze, przyjęliśmy założenie, że wdrażamy dyrektywę, nie dodając do tego projektu nic więcej. Zmiany, o których przed chwileczką powiedział pan poseł, czyli podejście do badań technicznych nie na stacji kontroli pojazdów, tylko takie, że diagnosta przyjeżdża na miejsce badania, np. do gospodarstwa rolnego, są ujęte w innym projekcie, który jest w końcowej fazie opracowywania przez Ministerstwo Infrastruktury, tak że mam nadzieję, że w tej kadencji te zmiany wejdą.

Do posła Sośnierza. Pan poseł zakończył swoją wypowiedź zdaniem, cytuję: „Jak ja nic nie zawinię, to dlaczego mam płacić dodatkową opłatę?". Panie pośle, jak pan nie zawini, w terminie przyjedzie pan z pojazdem, to nie zapłaci pan dodatkowej opłaty. Wystarczy przyjeżdżać na badanie w terminie, nawet z 30-dniowym poślizgiem, i dodatkowej opłaty nie będzie pan ponosił, natomiast trzeba pamiętać…

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:

Ale pojazd jest zepsuty, nie jeździ. Nie mogę nim przyjechać, bo badanie będzie negatywne. I tak, nawet jak go dopcham do stacji, to badanie będzie negatywne.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Proszę pana, halo, panie Sośnierz.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

…, że główną karą za korzystanie z pojazdu, który nie jest zbadany, nie posiada aktualnych badań technicznych, jest ta nakładana, oczywiście jeżeli taki kierowca zostanie zatrzymany przez policjanta, i wiąże się z Kodeksem wykroczeń, z zatrzymaniem pojazdu i wykonaniem takiego badania technicznego w ciągu kilku dni.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Pan minister zrobił suspens, czy skończył?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Nie, przerwę. Notowałem sobie odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Przepraszam. Po prostu nie widzę pana ministra.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Przejdę do wypowiedzi pana posła Suchonia. Jeżeli chodzi o egzaminy dla diagnostów, to w ramach podziału obowiązków, kompetencji, na bazie tej ustawy egzaminy będą przeprowadzane w ITS-ie, czyli w Instytucie Transportu Samochodowego. Myślę, że to dobre rozwiązanie. Było zresztą postulowane przez środowisko też to, żeby rozdzielić kompetencje nadzorcze. Właśnie dlatego je rozdzielamy. Pewne kompetencje ma jednostka samorządu terytorialnego, starostwo, jedne ma TDT, a kwestie egzaminowania diagnostów przejmie ITS.

Jeżeli chodzi o zatrzymywanie dowodu rejestracyjnego przez kontrole inspektorów transportu drogowego, szanowni państwo, tak poważna rzecz musi być ujęta w odpowiednich ramach. Musi być katalog usterek, które uprawniają do tego, żeby zatrzymać taki dowód rejestracyjny. To nie może być widzimisię inspektora. To nie może być tylko jego nos, przeczucie, doświadczenie, badanie organoleptyczne i decyzja na zasadzie: dzisiaj tak, jutro tak. To faktycznie musi być katalog, który jest znany zarówno przedsiębiorcy, temu, który jest właścicielem pojazdu, jak i kierowcy, żeby wiedzieć, czego spodziewać się podczas kontroli i na co zwracać uwagę.

Ten katalog był wypracowywany przez lata. Nie jest tak, że został on stworzony trzy czy pięć lat temu. Ten katalog był wypracowywany przez lata, jest wynikiem rozwoju branży transportu samochodowego, jest też wynikiem usterek, które faktycznie stwarzają realne niebezpieczeństwo na drodze, stąd takie bardzo precyzyjne i konkretne ujęcie.

Nie zgadzam się z tym, że 36% ciężkich pojazdów powyżej 3,5 tony zatrzymanych do kontroli na mobilnej stacji kontroli pojazdów to procent niewielki. Przypominam, to 36% w jednym roku, w innym roku 54%, czyli ponad połowa. To procent, który powinien jednak dać do myślenia. Oczywiście później, w kontrolach całościowych, gdzie ten pojazd jest badany w sposób mniej precyzyjny, gdzie badane są też inne elementy, jak czas pracy kierowców, ten odsetek jest już mniejszy, natomiast jeżeli pojazd badany jest rzeczowo, drobiazgowo, szczegółowo, tak jak na stacji kontroli pojazdów, i nie przechodzi takiego badania od 36% do 54%, to jest to jednak zbyt duży odsetek. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Proszę bardzo.

Prezes OSDS Waldemar Witek:

Mam tylko jedno pytanie. Tak walczy pan tymi 36%. Ile w 36% zabranych ze stacji kontroli pojazdów przez inspekcję dowodów było zabranych za brak badań technicznych?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Nie mówię o braku badań technicznych. Mówię o zatrzymaniu dowodu rejestracyjnego również za rażące usterki, takie, które nie mogły wprowadzić tego pojazdu ponownie do ruchu.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Szanowni państwo, zmierzamy do końca. Mam wrażenie, że główne rzeczy, które miały wybrzmieć, już wybrzmiały. Prosiłbym pana ministra, bo pan minister deklarował, że do niektórych kwestii odniesie się na piśmie, żeby kopia tych odpowiedzi wpłynęła też do sekretariatu Komisji.

Chciałem jeszcze raz podziękować, szczególnie naszym gościom spoza Komisji, bo wydaje mi się, że dyskusja była bardzo merytoryczna. Myślę, że chyba każdy, kto chciał, żeby jego głos i argumenty wybrzmiały, dostał taką możliwość, więc ewentualne dobre słowo pod moim adresem po zakończeniu posiedzenia podkomisji jest bardzo mile widziane.

Mówiąc zupełnie poważnie, nie ujawniałem się, ale w toku swojego doświadczenia zawodowego miałem taką przyjemność, że w jednostce, którą kierowałem, była zarówno okręgowa stacja kontroli pojazdów, jak i podstawowa stacja kontroli pojazdów, i też przechodziłem kontrole z urzędu miasta, więc powiedzmy, że znam tę specyfikę od strony praktycznej. Państwa głosy były bardzo cenne.

Liczę też na to, że w związku z tym, że pan minister podchwycił niektóre wątki i że przed kolejnym posiedzeniem otrzymamy autopoprawki w tym względzie do tego projektu, chciałem zadeklarować, że następne posiedzenie zwołamy w taki sposób, żeby ministerstwo miało jeszcze możliwość wniesienia autopoprawek.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, to może zrobimy tak, że przygotujemy je i przekażemy posłom do poddania pod dyskusję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dobrze. Zabierał pan głos już dwa razy, a raz, delikatnie mówiąc, w zbyt emocjonalnym tonie, tak że bardzo uprzejmie dziękuję. Zamykam posiedzenie Komisji.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:

Ale było pytanie do Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

To dostanie pan odpowiedź na piśmie. Dziękuję bardzo.